

Sozialwissenschaft und Stadtplanung - Überlegungen zu einer interdisziplinären Untersuchung der Problematik städtischer Zentren: eine Problemstudie im Auftrag der Stadt München

Veröffentlichungsversion / Published Version

Forschungsbericht / research report

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V. - ISF München

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V. ISF München. (1970). *Sozialwissenschaft und Stadtplanung - Überlegungen zu einer interdisziplinären Untersuchung der Problematik städtischer Zentren: eine Problemstudie im Auftrag der Stadt München*. München. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-101454>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

ISF München

Sozialwissenschaft und Stadtplanung

Überlegungen zu einer interdisziplinären Untersuchung
der Problematik städtischer Zentren.

Eine Problemstudie im Auftrag der Stadt München

1970

Einführung

Der hiermit vorgelegte Bericht stellt gleichzeitig eine Zwischenbilanz und ein Zwischenprodukt von Arbeiten dar, die im Institut für sozialwissenschaftliche Forschung mit Unterbrechungen seit seiner Gründung Anfang 1965 und kontinuierlich seit Frühjahr 1967 durchgeführt werden und die von verschiedenen Stellen mit jeweils spezifischen speziellen Absichten gefördert wurden. Der gemeinsame Nenner dieser Arbeiten ist der Versuch, eine möglichst strukturierte und differenzierte Basis, eine Art "Startplattform" für ein sozialwissenschaftliches Zentrumsforschungsprogramm zu schaffen, das - mit einem interdisziplinären Ansatz - Struktur und Funktionieren großstädtischer Zentren beschreiben, erklären, in ihrer Entwicklungsdynamik transparent und damit für planerische Interventionen steuerbar machen soll.

Aufbauend auf früheren Arbeiten des Institutsleiters, die er im Auftrag des Instituts für angewandte Sozialwissenschaft Bad Godesberg in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplanung München durchgeführt hatte ¹⁾, konkretisierten sich die Überlegungen zunächst am Problem der Regensburger Altstadt und den Planungsproblemen und Alternativen, die sich im Zusammenhang mit den notwendigen Entscheidungen über die Erhaltung der historischen Altstadt Regensburgs und die Ausstattung dieser Stadt mit einem modernen, leistungsfähigen Stadtzentrum stellten ²⁾. In Fortführung der zunächst überwiegend soziographischen Studien, die das Institut im ersten Jahr seines Bestehens in Regensburg im Auftrag erst des Kulturkreises und der von ihm errichteten Stiftung Regensburg, dann im Auftrag der Stadtverwaltung durchgeführt hatte, sollte ursprünglich eine komplexe Analyse und Entwicklungsprojektion des Bedarfs an zentralen Leistungen in Stadt und Umland Regensburg erfol-

¹⁾ Vgl. hierzu insbesondere Hartenstein/Lutz, City München, Frankfurt 1963

²⁾ Vgl. hierzu u. a. Lutz/Zimmermann in Regensburg, zur Erneuerung einer alten Stadt, Stiftung Regensburg des Kulturkreises im Bundesverband der deutschen Industrie e.V. (Hrsg.)

gen, auf der aufbauend dann alternative Möglichkeiten der Lokalisierung der Träger dieser zentralen Leistungen unter besonderer Berücksichtigung möglicher Strukturen des Verkehrssystems auf ihre Realisierbarkeit zu prüfen gewesen wären.

Allerdings zeigte sich, daß die Finanzierung eines solchen Forschungsprogramms, besonders wegen der im Vergleich zu ihren außerordentlichen Problemen und Aufgaben dramatisch schlechten Finanzlage der Stadt Regensburg, in absehbarer Zeit nicht möglich war.¹⁾

Noch bevor sich endgültig die Unmöglichkeit herausgestellt hatte, das geplante Regensburg Programm auch nur in wesentlichen Teilen zu finanzieren, wurde dem Institut von der Deutschen Forschungsgemeinschaft eine Förderungsbeihilfe zur Verfügung gestellt, mit deren Hilfe eine Reihe von grundsätzlichen, vor allem theoretischen und methodischen Problemen exploriert werden sollte, deren Bedeutung bei der Konzipierung des zunächst auf Regensburg zugeschnittenen Zentrumsforschungsprogramms offenbar geworden war. Wesentliche Ergebnisse dieser Arbeit sind in den hiermit vorgelegten Bericht und insbesondere in seinen Teil B eingegangen; unabhängig hiervon wird in Kürze ein kritischer Material- und Literaturbericht abgeschlossen sein.

Im Laufe des Jahres 1967, anlässlich verschiedener Kontakte zwischen dem Institut und Vertretern der Stadtverwaltung München stellte sich die Frage, ob es nicht möglich und sinnvoll wäre, die bisher im Institut geleisteten Vorarbeiten zur Klärung des Zentrumsproblems für ein Untersuchungsprogramm nutzbar zu machen, das in die Vorbereitung zur Überprüfung und Überarbeitung des im Jahre 1963 verabschiedeten Münchner Stadtentwicklungsplanes eingehen könnte. Diese Vorgespräche konkretisierten sich zum Jahresende in einem

¹⁾ Ein gesonderter detaillierter Bericht über die soziographische Analyse der Regensburger Altstadt wird im Winter 1968/69 vom Institut für sozialwissenschaftliche Forschung vorgelegt werden.

Auftrag der Stadtverwaltung München für die Erstellung eines Projektgutachtens, der den unmittelbaren Anlaß zur Erstellung des hiermit vorgelegten Berichtes bot.

Aufgabe der Projektstudie sollte es sein:

- o die für eine Klärung der spezifischen Münchner Zentrumsproblematik möglicherweise geeigneten städtebaulichen und sozialwissenschaftlichen Konzepte zusammenzustellen und auf ihre Brauchbarkeit zu prüfen;
- o die Informationen zu katalogisieren, die benötigt werden, um Struktur, Funktion und Entwicklungstendenzen der zentralen Leistungen in München zu erfassen;
- o die Informationsquellen, aus denen die benötigten Daten gewonnen werden können und die Erhebungs- und Auswertungsverfahren zu inventarisieren, mit denen diese Quellen zu erschließen sind;
- o ein Untersuchungsprogramm zu entwerfen, das in einem vertretbaren Zeitraum und unter möglichst ökonomischem Einsatz der verfügbaren Forschungsmittel die wichtigsten Zusammenhänge und Entwicklungstendenzen transparent macht, die für die Zentrumsplanung in München bedeutsam sind.

Bei der Durchführung der Programmstudie, die in ihren wesentlichen Teilen im Sommer 1968 abgeschlossen war und deren wichtigste Etappen von intensiven, sehr produktiven Diskussionen mit Vertretern der jeweils zuständigen Teile der Münchner Stadtverwaltung begleitet waren - wurde allerdings die Vermutung zur Gewißheit, daß auch beim Einsatz von Mitteln, die weit über das hinausgingen, was bisher irgendeine Stadtverwaltung der Bundesrepublik für eine einzelne sozialwissenschaftliche Forschung eingesetzt hatte und bei optimalen Voraussetzungen für die Informationsbeschaffung und -aufbereitung das dem Untersuchungsprogramm gesteckte Ziel nicht durch eine bloß "angewandte" und nur auf die spezifischen Münchner Probleme

beschränkte Forschung erreicht werden könne. Der gegenwärtige Stand der einschlägigen sozialwissenschaftlichen Theorie erwies sich als so unzureichend, daß Erhebung und Aufbereitung der Informationen über das Münchner Zentrum von einem kontinuierlichen Prozeß der Grundlagenklärung und theoretischen Reflexion begleitet werden muß. Das hiermit vorgelegte und in Teil D dieses Berichtes ausführlich dargestellte Forschungsprogramm besteht also aus zwei Teilen, die zwar nach technischer Abwicklung und formalem Ergebnis klar voneinander getrennt werden können, von denen das eine speziell an Planungsproblemen der Münchner Innenstadt orientiert ist und das andere dem Bereich der sozialwissenschaftlichen Grundlagenforschung zugeordnet werden muß, wobei Ertrag und Erfolg beider jedoch wesentlich von der Parallelität ihrer Durchführung und ihrer ständigen wechselseitigen Befruchtung abhängen.

Diese Tatsache hatte unter anderem wichtige forschungsökonomische Konsequenzen: Da es der Stadtverwaltung München nicht zugemutet werden kann, Grundlagenforschung zu finanzieren, deren Ertrag zwar auch den speziell an Münchner Planungsproblemen orientierten Teilen der Untersuchung zugute kommt, die jedoch eine weit über München hinaus reichende Bedeutung hat, erweist es sich als notwendig, die beiden Teilprogramme jeweils gesondert zu finanzieren.

Da andererseits ein enges sachliches Junktum zwischen beiden Teilprogrammen besteht, schien es sinnvoll, die zur Formulierung des Gesamtprogramms führenden Überlegungen in einem Bericht zusammenhängend darzustellen.

Dementsprechend wird zunächst in Teil A am Beispiel München das Dilemma der gegenwärtigen stadtplanerischen Zentrumskonzepte dargestellt, das vor allem aus der Diffusität des Zentrumsbegriffs und der hieraus sich ableitenden Unmöglichkeit resultiert, klare funktionale Abhängigkeiten zum Beispiel zwischen der Ausweisung von

Standorten für zentrale Leistungen und der räumlichen Verteilung der übrigen Arbeitsstätten und Wohnungen oder dem gesamten städtischen und regionalen Verkehrssystem zu bestimmen.

Diese Diffusität des Zentrumsbegriffs kann allerdings, wie Teil B zeigt, nicht oder wenigstens nicht allein der Stadtplanung angelastet werden, da die sehr vielgestaltige und umfangreiche sozialwissenschaftliche Literatur und Forschung über Stadt und Stadtzentren - die wenigstens insofern kurz darzustellen war, als sie möglicherweise für das Untersuchungsproblem relevant ist - auch ihrerseits nicht in der Lage ist, der Stadtplanung ein exakteres und differenzierteres Zentrumskonzept anzubieten.

Die zentrale Aufgabe des der Grundlagenforschung zugehörenden Teilprogramms wird also darin bestehen müssen, ein vieldimensionales Modell des Funktionierens und der Entwicklung großstädtischer Zentren und der Erbringung zentraler Leistungen zu entwickeln, ein Modell, für das beim jetzigen Klärungsstand - in einigen Punkten schon jetzt ein ganzes Stück über den in der Literatur dokumentierten sozialwissenschaftlichen Erkenntnisstand hinausführend - nur einzelne Elemente definiert, die wichtigsten Dimensionen angegeben und einzelne Verknüpfungsformen zwischen Dimensionen hypothetisch skizziert werden können. Der Darstellung dieser Modellansätze, auf denen das Grundlagenprogramm aufzubauen hat, die aber sicherlich in vielen Punkten grundlegend zu revidieren und in fast allen Punkten weiter zu differenzieren sind, ist Teil C gewidmet.

Teil D enthält eine ausführliche Beschreibung des geplanten methodischen und technischen Vorgehens, bei der vor allem Wert darauf gelegt wurde, die Informationsquellen auf ihre Brauchbarkeit hin zu diskutieren und die sachlich notwendige

Abfolge der einzelnen Untersuchungsschritte festzulegen. Da im Hinblick auf optimale wechselseitige Befruchtung von Informationsbeschaffungsprogramm und Grundlagenklärungsprogramm ein hohes Maß an Flexibilität notwendig ist, stellen vor allem die für späterer Etappen vorgesehenen Untersuchungsschritte eher eine "Marschroute" als eine präzise Beschreibung der zu leistenden Arbeiten dar, obwohl es andererseits im Hinblick auf die Kalkulation der benötigten Finanzmittel notwendig war, einen einigermaßen exakten Überblick über das auf den einzelnen Etappen des Programms anfallende Arbeitsvolumen zu gewinnen.

Die ausführliche Darlegung der theoretischen Prämissen in Teil C und des geplanten technischen Vorgehens in Teil B und ihre explizite Ableitung aus einer kritischen Überprüfung des gegenwärtigen Standes von Planung und Wissenschaft in den Teilen A und B ist nicht zuletzt dazu bestimmt, eine Grundlage für Diskussionen mit und Kritik durch Stadtplaner und Sozialwissenschaftler zu liefern, die von Beginn an höchst wünschenswerte, ja notwendige Impulse und Kontrollen für das Untersuchungsprogramm liefern sollen. Ein Forschungsprogramm, bei dem wissenschaftlicher Ehrgeiz und eminente praktische Wichtigkeit einander so sehr bedingen, kann nur dann gelingen, wenn es möglich wird, die Entscheidungen, die von einer quasi permanenten Sachverständigenkritik auf ihre Richtigkeit zu kontrollieren.

Nur dann wird das Risiko, das diesem Forschungsprogramm inhärent ist, tragbar, das man auf der anderen Seite unbedingt eingehen muß, wenn die Sozialwissenschaftler in absehbarer Zeit in der Lage sein wollen und sollen, den Planern das Instrumentarium an die Hand zu geben, ohne das die Zukunft unserer Städte wahrscheinlich nicht gemeistert werden kann.

Inhaltsverzeichnis	Seite
Vorwort	I
Inhalt	VI
Teil A Die City als Planungsproblem	1
1. Die Entwicklungs von Zentrumskonzepten	2
2. Die bisherige Diskussion zu zentrumsbe-	
zogenen Planungen in München	5
a) Was ist Stadtzentrum	8
b) Entwicklungstendenzen des Zentrums	11
c) Neue Standorte für Träger zentraler	
Leistungen	13
3. Offene Fragen	19
a) Werden die geplanten Standorte von Trä-	
gern zentraler Leistungen überhaupt an-	
genommen?	20
b) Folgewirkungen unter besonderer Berück-	
sichtigung des Verkehrs	24
c) Konsequenzen für die bestehenden Konzentra-	
tionen von Trägern zentraler Leistungen	
und für das Versorgungssystem der Gesamt-	
stadt	27
4. Zusammenfassung	30
Teil B Die Großstadt als Forschungsproblem	33
1. Zur Beziehung von Sozialwissenschaften und	
Stadtplanung	36
2. Die Stadt als Paradigma für sozialwissen-	
schaftliche Forschung	39
a) Großstadtkritik	40
b) Die Gemeindesoziologie	43
3. Die Stadt als Forschungsobjekt	48
a) Die Chicago Schule der Sozialökologie	48
b) Neue Ansätze der ökologischen Großstadt-	
forschung	52
e) Die Stadt als Wirtschaftseinheit	58
d) Systemtheoretische Stadtanalysen	68

	Seite
4. Das Stadtzentrum als Forschungsobjekt	70
a) Das Zentrum als Teil der Gesamtstadt- Beiträge der Stadtforschung zur Klärung des Zentrumsproblems	71
b) Ansätze der Zentrumsforschung	74
 Teil C Vorüberlegungen zu einem Modell	82
1. Zur Problematik der Modellbildung	83
2. Vorläufige Dimensionen eines City-Modells	86
3. Modellexogene Zielfunktionen	90
4. Einige Elemente eines Zentrumsmodells	92
a) Stadtexogene Faktoren	94
b) Stadtendogene Faktoren (Modellgrößen)	97
b.a. Unabhängige Größen	99
b.b. Abhängige Größen	103
b.c. Instrumentvariable	107
5. Modellendogene Zielfunktionen	109
a) Verhalten von Individuen und Haushalten	110
b) Verhalten von Betrieben	112
c) Optimierung der Bedarfsbefriedigung	113
d) Vermeidung von Friktionen und Kosten	114
 Teil D Das Untersuchungsprogramm	116
Vorbemerkungen	117
I. Grundsätzliches zum Programm	120
1. Die Untersuchungsprinzipien	120
a) Möglichst ökonomischer Einsatz der Forschungsmittel	120
b) Interdisziplinäre Integration	122
c) Verbindung von Theorie und Empirie	123
d) Planungsorientiertheit	124
2. Die sachliche Gliederung in Untersuchungs- schritte	125
a) Sicherung und Auswertung vorhandener Daten	125
b) Datenerhebung	126
c) Gutachten und Erfahrungsaustausch	127
d) Analyse, Interpretation und theoretische Klärung	128

3. Die zeitliche Struktur	129
4. Modalitäten der Zusammenarbeit und Abstimmung mit der Stadtverwaltung für das "Datenbeschaffungsprogramm"	132
II. Das "Datenbeschaffungsprogramm" in sachlicher Gliederung	134
1. Schritte der Sicherung und Aufbereitung von vorhandenen Primärdaten	134
1.1 Auswertung der Arbeitsstättenzählung 1961	136
1.2 Anlage und Aufbereitung einer Berufsspendellochkarte 1961	137
1.3 Auswertung der Verkehrszählung 1965	139
1.4 Auswertung der Pendler- und Wohnungszählung 1968	140
1.5 Aufbereitung und Auswertung der Arbeitsstätten-, Volks- und Berufszählung 1970 (1971)	141
1.6 Auswertung des Gewerbekatasters	143
1.7 Neuaufbereitung soziologischer Untersuchungen der Stadtverwaltung	144
1.8 Eventuelle Auswertung von Erhebungen der Kammern über Standortbedürfnisse und sonstige betriebliche Tatbestände	145
1.9 Eventuelle Auswertung von Routineverkehrszählungen	145
2. Erhebung und Auswertung neuer Daten	146
2.1 Betriebserhebungen	147
2.2 Haushaltsbefragungen	150
2.3 Sondererhebungen (Monographien)	155
3. Ergänzende Schritte	157
a) Gutachten	157
b) Erfahrungsaustausch	158
III. Das Grundsatzprogramm: Aufgaben und Arbeitsweise	159
1. Die Rolle der Grundlagenklärung im Untersuchungsprogramm	160
2. Das Prinzip der iterativen Theorie- und Modellbildg.	164
3. Zur Arbeitsweise	168
4. Anspruchsniveau und Intentionen	171

Teil A Die City als Planungsproblem

1. Die Entwicklung von Zentrumskonzepten

In der Literatur zu Fragen des Städtebaus wie zunehmend auch in der städtebaulichen Praxis ist seit einigen Jahren unbestritten, daß die Struktur der zentralen Teile eines Stadtgebietes und die Gestaltung ihrer Beziehungen zum Rest von Stadt und Umland zu den wichtigsten Problemen des modernen Städtebaus gehört.

Eine kritische Betrachtung der bisherigen städtebaulichen Diskussion zeigt allerdings, daß einerseits die praktisch allen städtebaulichen Ideen und Planungen zugrunde liegenden Konzepte von Struktur und Funktion des Zentrums undifferenziert und unscharf sind und sich kaum auf begrifflich klare, theoretisch fundierte Vorstellungen zurückführen lassen; andererseits (vermutlich durch ersteres begründet) die Ideen darüber, was Zentrum ist und sein soll, einem recht schnellen Wandel unterworfen sind, der gelegentlich durch ein einzelnes Buch oder markante Formulierungen eines einzelnen Städtebauers oder Städtebaukritikers ausgelöst werden kann.

Das entscheidende Dilemma der Zentrumsdiskussion im modernen Städtebau liegt offensichtlich in der Inkonsistenz des Zentrumsbegriffs. "Zentrum", "City" oder "Hauptgeschäftsviertel" werden gegenwärtig zur Bezeichnung von zumindest vier Tatbeständen benutzt, ohne daß in aller Regel klar ist, auf welchen dieser Tatbestände man sich jeweils genau bezieht:

- o Der topographische Mittelpunkt der Stadt;
- o die historische Innenstadt;
- o die vorherrschenden Standorte bestimmter Einrichtungen und Betriebe, (die oftmals unscharf als "Zentrumsfunktionen", "Cityfunktionen" oder "zentrale Funktionen" bezeichnet werden);
- o die Umgebung der Verkehrsknotenpunkte als die von relativ vielen Personen am leichtesten erreichbaren gemeinsamen Orte.

Die Unklarheit über den konkreten Sachverhalt, den man jeweils anvisiert, wenn man von Zentrum, City oder Hauptgeschäftsviertel spricht, rührt wohl vor allem daher, daß traditionell diese einzelnen Bestimmungen weitgehend zusammenfielen und daß "Zentrum" eine anschauliche, erfahrbare, in ihrer Identität kaum zweifelhafte Größe darstellte. In neuerer Zeit rücken dagegen topographisches Zentrum, Geschäfts-, Verwaltungs- und Kulturzentrum sowie Verkehrszentrum zunehmend auseinander, verlieren ihre Deckungsgleichheit und werden damit immer schwieriger definitiv zu erfassen.

In der gegenwärtigen Diskussion tritt denn auch langsam anstelle des bisher dominierenden historisch-topographischen Zentrumskonzepts (bei dem dann auch Verkehr, Wirtschaft u. ä. mitgedacht werden konnte) der Ansatz zu einem funktional definierten Zentrumsbegriff: das Zentrum als eine Größe, die nicht mehr ausschließlich durch topographische Grenzen und eine bestimmte bauliche Struktur, sondern die durch eine spezifische Bedeutung im funktionalen Zusammenhang der Stadt ausgezeichnet ist.

Dieses funktionale Zentrumskonzept beinhaltet als wesentlichstes den Begriff der "zentralen Leistungen" und ihrer Träger; unter Trägern zentraler Leistungen wird dabei eine im einzelnen jedoch noch durchaus ungeklärte Sammelkategorie von sehr verschiedenartigen Einrichtungen, Betrieben, Geschäften, öffentlichen und privaten Verwaltungen usw. verstanden. (Es wird daher eine der zentralen Aufgaben des im Verlauf der Vorstudie zu entwickelnden Untersuchungskonzeptes sein, diesen Begriff inhaltlich etwas näher zu bestimmen).

Damit kann dieses Konzept jedoch - wie im weiteren am Beispiel der Diskussion zu Fragen konkreter Planungen zu zeigen sein wird - bislang bestenfalls als Anspruch betrachtet werden und genügt in keiner Weise den Anforderungen, die von Sozialwissenschaft und Städtebau an ein so entscheidendes Konzept gestellt werden müssen. (Seine bisherige Unzulänglichkeit hatte denn auch zur Folge, daß dem Auftreten von kurzlebigen Modeströmungen gerade im Hinblick auf die Gestaltung der großstädtischen Zentren Tür und Tor geöffnet waren).

Es sei hier nur am Rande angemerkt, daß bisher eine systematische Klärung der Funktionen des Zentrums auch durch die Überreste traditioneller Leitbilder und Ideologien des Städtebaus erheblich erschwert wurde, die von einem profunden Mißtrauen gegen die moderne Großstadt und von dem Bestreben geprägt sind, die Stadt durch Auflockerung, Durchgrünung und Bindung ihrer Bewohner an Haus und Garten soweit wie möglich zu "entstädtorn"¹⁾. Für diese Tendenz, die noch im Bundesbaugesetz von 1963 einen massiven Niederschlag fand²⁾, ist die Stadt in erster Linie eine Agglomeration von Wohn- und Arbeitsstätten, in der dem Zentrum oder den Zentren nur eine untergeordnete, vor allem traditionsbedingte und repräsentative Bedeutung zukommt.

Die bisherige Inkonsistenz dieses Zentrumskonzepts gilt, soweit sich feststellen läßt, ganz generell für den modernen Städtebau in den meisten Industrienationen. Dies zeigt sich sowohl bei der Konzipierung und Planung neuer Städte, wie auch bei Wiederaufbau oder Sanierung historischer Altstädte; kaum irgendwo liegt den Planungen ein wirklich klares, konturiertes, theoretisch begründetes Konzept des Zentrums zugrunde³⁾. Selbst die in vieler Hinsicht höchst lehrreichen Planungen der neuen Entlastungsstädte im Umland von Paris - die sich von den englischen Newtown-Planungen der fünfziger Jahre nicht zuletzt dadurch unterscheiden, daß die Entstehung leistungsfähiger Zentren angestrebt wird, was dann ganz andere Größenordnungen der Einwohnerzahlen (4 bis 500 000) notwendig macht - beschränken sich darauf, einzelne Zentrumsfunktionen zu benennen, die durch administrative Entscheidung zu schaffen sind (hierzu gehören Universitäten, öffentliche Verwaltung, Theater und Kulturhaus u.ä.) und fordern im übrigen lediglich, daß die neuen Zentren genügend "tertiäre" Arbeitsplätze enthalten müßten, um einer sozial differenzierten Bevölkerung ausreichende Arbeitsmöglichkeiten zu geben.

1) Sh. dazu Heinrich Schoof: Idealstädte und Stadtmodelle als theoretische Planungskonzepte

2) Die Novelle zum 2. Bundesbaugesetz läßt hier zum Teil Änderungen erwarten.

3) Sh. hierzu beispielsweise Thomas Muthesius: Erstaussstattung in neuen Städten, Stadtbauwelt 13, 1967

Gerhard Fehl: Neue Stadtzentren in England, Stadtbauwelt 14, 1967

Hermann Stumme: Die Entwicklung des Planungskonzeptes für neue Städte in Großbritannien, Stadtbauwelt 15, 1967

Harvey S. Perloff, Neustadt in der Stadt, Stadtbauwelt 12, 1966

Im übrigen treten in neuester Zeit nachdrücklich Zweifel daran auf, ob es wirklich gelingen wird, in genügendem Umfang derartige tertiäre Funktionen mit überörtlichem Einzugsbereich aus ihren jetzigen Standorten in der Pariser Innenstadt herauszulösen und zur Ansiedlung in den neuen Entlastungsstädten zu veranlassen¹⁾.

Diese allgemeine Unsicherheit des gegenwärtigen Städtebaus gegenüber der Zentrumsproblematik läßt es gerechtfertigt und sinnvoll erscheinen, sich bei der Analyse bisheriger zentrumsbezogener Planungen beispielhaft auf die Münchner Planungen der Nachkriegszeit zu konzentrieren.

2. Die bisherige Diskussion zu zentrumsbezogenen Planungen in München

Die Entwicklung der Münchner Stadtplanung in den beiden ersten Nachkriegsjahrzehnten gliedert sich in zwei ziemlich klar voneinander geschiedene Abschnitte, die durch die beiden Begriffe der Wiederaufbauplanung und der Entwicklungsplanung gekennzeichnet werden können.

In der Wiederaufbauplanung des ersten Nachkriegsjahrzehnts waren die planerischen und baulichen Maßnahmen und Entscheidungen, die zentrale Teile des Stadtgebietes betrafen, von zwei Prinzipien bestimmt:

- o möglichst rascher Wiederaufbau von Gebäuden an den Stellen, an denen eine unzerstörte oder mit relativ geringen Kosten wieder herstellbare Infrastruktur (Kanalisation, Wasser-, Energie- und Telefonanschluß, Straßennetz und Straßenbahnnetz) existierte;

¹⁾ Vgl. "Schema Directeur de la Région Parisienne", Paris 1965, sowie intensive Diskussion von Mitarbeitern des ISF mit Mitarbeitern der entsprechenden Planungsgruppen.

- o Erhaltung bzw. Wiederherstellung des traditionellen Münchner Stadtbildes.¹⁾

Eingriffe in die städtebauliche Struktur des Zentrums wurden höchstens insofern vorgenommen, als dies aus Gründen der Verkehrsführung zwingend notwendig erschien (z. B. Öffnung des Marienplatzes, Verbreiterung von Straßenzügen durch Arkadenbauten, Herausnahme der Nord-Süd-Straßenbahnlinien aus der Altstadt u.ä.).

Im übrigen galt das Hauptaugenmerk der Stadtplanung dem Bau von Wohnungen; hinzu kam die langjährige, durch die Begriffe "Autobahnstern versus Mittlerer Ring" gekennzeichnete Diskussion über die innerstädtische Führung der Straßenzüge von überörtlicher Bedeutung und die Möglichkeit, sie für den örtlichen Verkehr nutzbar zu machen.

Der von den Wiederaufbauproblemen und ihren Prinzipien und Notwendigkeiten geprägte Abschnitt der Münchner Stadtplanung ging in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre, insbesondere mit der Beauftragung der "Planungsberater" und der Errichtung der "Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan" zu Ende.

Die Entwicklungsplanung seit dem Ende der fünfziger Jahre

Erst in diesem zweiten Abschnitt, im Rahmen der Entwicklungsplanung erlangte - sowohl unter dem Einfluß der allgemeinen städtebaulichen Diskussion, wie auch unter dem Eindruck der zunehmenden Funktionsstörungen, die in der Münchner Innenstadt auftraten - das Problem des Stadtzentrums, seiner optimalen Struktur, seiner Beziehungen zur Gesamtstadt und seiner Rolle in ihr große und von Jahr zu Jahr wachsende Bedeutung.

¹⁾Vgl. z. B. "Beiträge zur Soziographie Münchens" (1949 - 1950)

Die gegenwärtig gültige Münchner Planung ist, soweit sie das Zentrumsproblem betrifft, durch eine Reihe von Arbeiten und Veröffentlichungen zu Fragestellungen, welche diesen Problemkreis tangieren, geprägt. Auf die wesentlichsten dieser Veröffentlichungen soll im folgenden etwas näher eingegangen werden:

- o Stadtentwicklungsplan und Generalverkehrsplan (Juni 1963), der sich in seinen wichtigsten Teilen stützt auf die frühere "Stellungnahme der Planungsberater zum Wirtschaftsplan und zum Generalverkehrsplan von 1958". Als Vorarbeit für den Stadtentwicklungsplan wurden 1961 die "Grundzüge des Gesamtverkehrsplanes", Teil A - Innenstadt, veröffentlicht.
- o "Gutachtliche Stellungnahme zur Überbauung der Bahnhofsanlagen" (November 1967); dieses Gutachten beinhaltet im wesentlichen einen Vergleich der Möglichkeiten einer Zentrums-erweiterung nach Westen oder nach Osten.
- o "Untersuchungen zur Stadterneuerung im östlichen Bereich der Innenstadt München" (Beschuß des Stadtplanungsausschusses vom Januar 1968).
- o Ausschreibungstext zu einem "städtebaulichen Wettbewerb für den zentralen Bereich des neuen Stadtteils Perlach" (Abgabetermin April 1968); dieser Unterlage war ein nicht zur Ausführung gelangter Ausschreibungsentwurf vom März 1967 vorangegangen.

Ferner seien einige sozialwissenschaftliche Untersuchungen, die im Zusammenhang mit der Aufstellung des Stadtentwicklungsplanes von der Stadt in Auftrag gegeben wurden, erwähnt. Es handelt sich hierbei um:

- o die Prognos-Untersuchung über wirtschaftliche und demographische Wachstumskräfte, Teil München;
- o die Ifas-Untersuchung über die Gründe des Zuzugs nach München;
- o von Ifas vorgelegte Vorentwürfe der späteren Veröffentlichung: Hartenstein/Lutz: City München, Frankfurt a.M., 1963.

Da diese Arbeiten und Veröffentlichungen im wesentlichen einem einheitlichen Konzept entsprechen, das keine gravierenden Widersprüche aufweist, scheint es gerechtfertigt, sie gemeinsam im Hinblick auf ihren Beitrag zur Klärung der Zentrumsproblematik unter folgenden Gesichtspunkten zu betrachten:

- o Was wird unter "Zentrum" und "Zentrumsfunktionen" (bzw. zentralen Leistungen) verstanden?
- o Wie verändert sich das Zentrum und welche Probleme ergeben sich daraus für die Stadtplanung?
- o Wo sollen Ersatz- bzw. Erweiterungsstandorte für Träger zentraler Leistungen geschaffen werden, die im traditionellen Zentrum keinen Platz mehr finden?

a) Was ist "Stadtzentrum"?

In den wichtigsten Planungsunterlagen werden die "City" sowie der ehemalige Stadtkern von Pasing als vorgegebene, formal abgrenzbare Größen beschrieben. Als "Kriterien, mit deren Hilfe das zentrale Gebiet einer Stadt bestimmt werden kann", werden genannt: Schwellwerte der Flächennutzung, Verkehrsdichte, Wirtschaftsfunktionen und Bevölkerungsstruktur 1).

"Zentrum" ist sowohl eine topographische Größe, die sich durch ihre Lage im Stadtgebiet oder in abgegrenzten Teilen desselben auszeichnet, wie eine städtebauliche Größe, die sich durch hohe Dichte charakterisiert, wie eine Strukturgröße, d. h. eine Fläche, auf der sich bestimmte Nutzungen und Beziehungen konzentrieren.

1) Gutachtliche Stellungnahme zur Überbauung der Bahnhofsanlagen, im folgenden zitiert als Gutachten - S. 17

Bestimmungen darüber, welche dieser Aussagen im Zweifelsfalle den Ausschlag geben sollen, welche als kausal vorgeordnet und als kausal nachgeordnet betrachtet werden, sind in den Planungsunterlagen nicht enthalten.

"Ein echtes bauliches Zentrum findet sich in der City ... Einer allgemeinen Erscheinung folgend ist in diesem hochgezonten, dicht bebauten Gebiet der City auf engem Raum eine Konzentration von zentralen Verwaltungsstellen und Zentralverwaltungen des Erwerbssektors, den man gemeinhin unter dem Begriff des 'Tertiären' erfaßt, festzustellen ... Insgesamt stellt sich in verkehrlicher Hinsicht die Innenstadt, und hier namentlich die City, als ein großer Knoten dar"¹⁾.

Die Bedeutung der City als Konzentrationspunkt wird in zweifacher Hinsicht gesehen:

Einmal in der Wirkung eines vielseitigen Leistungsangebots auf die Anziehungskraft der City auf Leistungsempfänger: "In der teilweisen Identität von Hauptgeschäftsbereich und Altstadt liegt ein Teil der Bedeutung der Münchner Innenstadt begründet, denn sie beinhaltet durch die Zuordnung von Versorgungs-, Verwaltungs- und Vermittlungsfunktionen und

¹⁾ Stadtentwicklungsplan und Generalverkehrsplan - im folgenden zitiert als StEPL - S. 12

historischen Bauten, Kultur- und Bildungsstätten jene reizvolle Mischung, die die Attraktivität einer Stadtmitte ausmacht."¹⁾ Die City hat demnach als Standort zentraler Institutionen gleichzeitig zwei Funktionen zu erfüllen, sogenannte "Service-Funktionen" und sogenannte "Management-Funktionen". Auch wenn bei einer Trennung nach Empfängerkreisen "Service-Funktionen" als zentrale Dienste für Wohngebiete und "Managementfunktionen" als zentrale Dienste für Arbeitssättengebiete definiert werden, wird trotzdem gefordert, daß bei höherer Zentralität beide Funktionen am selben Standort vertreten sind, da ein großer Empfängerkreis auf das Leistungsangebot zurückwirkt.²⁾

Zum anderen unter dem Aspekt hoher Zugänglichkeit als Standortvorteil für Leistungsträger: "Bei der allgemeinen eindeutigen Ausrichtung des Verkehrssystems auf die Stadtmitte gibt es eigentlich nur den Standort Innenstadtkern, der imstande ist, sowohl Management-, wie Service-Funktionen zu tragen."³⁾

Die spezifische Eigenschaft der Innenstadt ("das wirtschaftliche Herz Münchens") rechtfertige es, sie bei der Planung gesondert zu behandeln: "Sie stellt ... die schwierigsten städtebaulichen und technischen Aufgaben, die zuerst behandelt werden müssen, wenn ein Plan für die gesunde Entwicklung der Gesamtstadt aufgestellt werden soll."⁴⁾

1) Gutachten, S. 16

2) a. a. O., S. 26

3) a. a. O., S. 27

4) Grundzüge des Gesamtverkehrsplanes, Teil A Innenstadt - im folgenden zitiert als Gesamtverkehrsplan - S. 2

b) Entwicklungstendenzen des Zentrums

Angeregt insbesondere durch die Arbeiten von Hillebrecht und Müller-Ibold in Hannover, die ihrerseits wieder wesentliche Anstöße aus den Veröffentlichungen von Jean Fourastié¹⁾ erhalten haben, setzte sich in der städtebaulichen Öffentlichkeit seit dem Ende der fünfziger Jahre zunehmend die Erkenntnis durch, daß die hauptsächlich in den Stadtzentren konzentrierten Wirtschaftsfunktionen nach der Zahl ihrer Beschäftigten, wie auch nach ihrer allgemeinen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedeutung ein überproportionales Wachstum aufzuweisen haben. Diese Erkenntnis wurde insbesondere durch die Ergebnisse der Arbeitsstättenzählung von 1961 bestätigt, die erstmals in der Nachkriegszeit zuverlässige Zahlen über die Zunahme der Beschäftigten in den sogenannten "tertiären" Wirtschaftsbereichen lieferte, während bis dahin genaue Zahlen über die Beschäftigungsentwicklung nur für die Industrie vorgelegen hatten.

Statistische und sozialwissenschaftliche Untersuchungen - im Falle München zum Beispiel die bereits im Frühjahr 1962 intern vorliegende Vorauswertung der Arbeitsstättenzählung - waren nunmehr imstande, die zunehmende Beengung der traditionellen Stadtzentren zu erklären, die sich einerseits in einem rapide wachsenden Aufkommen an Verkehr und wiederum besonders an motorisiertem Individualverkehr und an einem außerordentlich raschen Steigen der Grundstückspreise in zentralen Lagen niederschlugen: Es wurde deutlich, daß es nicht mehr genügte, die Innenstädte in ihrer historischen Bausubstanz zu bewahren oder allenfalls hie und da zu modernisieren, sondern daß planende Eingriffe notwendig werden, um einen "Funktionsverlust" des städtischen Zentrums zu vermeiden.

1) Vgl. die große Hoffnung des 20. Jahrhunderts, deutsche Übersetzung Köln 1954

Andererseits ergeben sich aus der Zunahme von Trägern "zentraler" Leistungen bestimmte Strukturwandlungen innerhalb der Innenstädte und der traditionellen Hauptgeschäftsviertel; insbesondere eine zunehmende Verdrängung der Wohnbevölkerung durch Gewerbe und Verwaltung. Die Zunahme zentraler Leistungsträger führt, bei der Beengung der traditionellen Stadtzentren zudem zu einer Verlagerung des Wachstums zentrumspezifischer Arbeitsplätze in Gebiete außerhalb der City.

Diese im Stadtentwicklungsplan von München als "allgemeine Erscheinungen" registrierten Entwicklungstrends bedürfen "für die städtebauliche Entwicklung besonderer Würdigung, namentlich in verkehrlicher Hinsicht"¹⁾: Eine horizontale, flächenhafte Ausdehnung des Standorts zentraler Leistungen über eine Größenordnung hinaus, die durch Fußwege zu bewältigen ist, wird als fragwürdig bezeichnet, da dann "die Funktionsfähigkeit nur durch zusätzliche technische Kommunikationsmittel sichergestellt werden kann". Überschreite die Flächenausdehnung eines Standorts diese Größenordnung, "dann beginnt eine Phase überproportionalen Wachstums, bedingt durch den Flächenbedarf der zusätzlich einzusetzenden Verkehrsmittel". Außerdem würden sich innerhalb des Standortes spezialisierte Kristallisationspunkte bilden, so daß das geforderte "Merkmal der Homogenität (die zur Erhaltung der Attraktivität notwendige Funktionsmischung)" nicht mehr für den gesamten Standort zutrifft²⁾.

Aus diesem Grunde sind an zentral gelegenen Standorten Flächenreserven zur Entlastung des traditionellen Zentrums vorzusehen. An den Entlastungsstandorten soll eine "ausreichend große Gruppe verschiedener, sich ergänzender zentraler

1) StEPL, a. a. O., S. 19

2) Gutachten, a. a. O., S. 30 ff.

Dienste" zusammengefaßt werden, um so die "notwendige Attraktivität" zu erreichen. Damit diese Entlastungsstandorte von den Betrieben akzeptiert werden, sollen durch "Geeignete Maßnahmen gezielte Standortentscheidungen bzw. bereits vorhandene Dezentralisierungstendenzen bestimmter Betriebsgruppen gefördert werden"¹⁾.

c) Neue Standorte für Träger zentraler Leistungen

Für die Lokalisierung von Trägern zentraler Leistungen will der Stadtentwicklungsplan "klare Ordnungsvorstellungen" bieten.

Zunächst einmal soll das zu Ordnende oder Neuzuschaffende möglichst eng an das Überkommene angelehnt bleiben:

"Die erste dieser Ordnungsvorstellungen sieht die Stadt darin, daß das historisch und organisch entstandene Gefüge der Stadt und des Umlandes gewahrt bleibt"²⁾.

Durch Frei- und Grünflächen sollen Stadt und Umland in überschaubare Einheiten gegliedert werden. "Den so entstehenden Komplexen müssen in sinnvoller Gesamtordnung die Lebensfunktionen der Stadt zugeteilt werden. In sich sind sie ebenso auf einen Mittelpunkt hin zu ordnen, wie sie ihrerseits als Teile der Einheit auf das Herz der Stadt ausgerichtet sind"³⁾.

Es wird damit ein Zentrumskonzept verfolgt, in welchem einem Hauptzentrum in hierarchischer Ordnung Subzentren verschiedener Größe zugeordnet werden, welche das Hauptzentrum entlasten sollen.

1) Gutachten, a. a. O., S. 32 f.

2) StEPL, a. a. O., S. 20

3) StEPL, a. a. O., S. 20

Für die angestrebte Gliederung der Stadt in Einheiten soll dem Massenverkehrsmittel entscheidende Bedeutung zukommen, das Massenverkehrsnetz ist die Grundlage für das "Konzept einer planmäßigen Tiefengliederung"¹⁾: Einmal seien bereits vorhandene Zentrumsansätze als das "organisch entstandene Gefüge der Stadt", welches zu bewahren ist, auf die Linien des Massenverkehrsmittels ausgerichtet²⁾, woraus dann auch gefolgert wird, daß "cityentlastende Zonen ... sich nur in günstiger Lage zum Massenverkehrsmittel entwickeln (können), in Bereichen, die außerdem eine gute Erschließung durch den Individualverkehr erlauben und in denen die notwendige Umstrukturierung möglich ist"³⁾. Zum anderen wird aus dem Grund gefordert, alle Entlastungsstandorte an das Massenverkehrsnetz anzuschließen, "um die Arbeitnehmer von vornherein auf das Massenverkehrsmittel zu verweisen"⁴⁾.

Der Vorschlag, anstelle des "hierarchischen" Zentrumskonzepts ein Zentrumskonzept zur Errichtung eines zweiten Hauptzentrums zu verfolgen, wird abgelehnt, da "in München ... bisher noch kein Ansatzpunkt für eine solche zweite Stadtmitte zu erkennen (ist). Sie würde übrigens eine Bedrohung für das Geschäftsleben der Altstadt darstellen. (Es folgt das Beispiel des Berliner Westens in den 30er Jahren)"⁵⁾.

Zur Realisierung der bisherigen Entwicklungskonzeption für

1) Gutachten, a. a. O., S. 11 ff.

2) Gutachten, a. a. O., S. 12

3) "Untersuchungen zur Stadterneuerung im östlichen Bereich der Innenstadt Münchens" 1968 - im folgenden zitiert als Untersuchung Ost - S. 16 f.

4) Gutachten, a. a. O., S. 33

5) Gesamtverkehrsplan, a. a. O., S. 38

München liegen in bezug auf Erweiterungs- bzw. Ersatzstandorte für das Zentrum bisher konkretere Angaben in drei Richtungen vor:

Einmal wird angestrebt, das bestehende Zentrum, entsprechend dem gegenwärtigen Trend, konzentrisch zu erweitern, und zwar innerhalb eines Gebietes, das im Osten durch die Isar, im Norden durch das Siegestor, im Westen durch die Paul-Heyse-Straße und im Süden durch die Kapuziner Straße abgegrenzt wird. Besondere Bedeutung wird der Erweiterung in östlicher Richtung beigemessen: "Im ostwärtigen Teil der historischen Altstadt haben größere Gebiete noch nicht den Charakter einer City erlangt. Hieraus leitet sich zunächst die Forderung ab, die Funktion der City durch städtebauliche und sonstige Maßnahmen nach Osten bis zur Isar auszudehnen, wobei der notwendige Verkehrsausbau in diesem Gebiet zur Aufwertung beitragen muß"¹⁾. Demgegenüber soll die in der Nachkriegszeit starke Erweiterung der City nach Westen nicht mehr weiter gefördert werden, um "die Identität von ökonomischer Stadtmitte und Altstadt" nicht weiter zu gefährden; diese Position wurde in der Ende 1967 veröffentlichten ablehnenden "Gutachtlichen Stellungnahme zur Überbauung der Bahnhofsanlage" nachdrücklich vertreten.

Zum zweiten werden im Stadtentwicklungsplan eine Reihe von Standorten im Gebiet der Innenstadt genannt, die teilweise fast unmittelbar an das traditionelle Zentrum anschließen, teilweise in größerer Entfernung von ihm liegen, für welche Stadterneuerungsmaßnahmen erforderlich seien. Für diese Gebiete ist eine Nutzungsänderung möglich, in deren Zuge teilweise auch eine zukünftige Nutzung durch Träger zentraler Leistungen wünschenswert wäre. In den Erneuerungs-

¹⁾ StEPL, a. a. O., S. 29 f.

gebieten zählen "die Gebiete um den Ostbahnhof, Teile des Schlachthausviertels, Teile des Gebietes um den Gärtnerplatz, Teile des Westends, Teile von Altschwabing und von Giesing sowie Teile der in einem Strukturwandel begriffenen ehemaligen Dorfkerne."¹⁾

Von diesen Gebieten sind allerdings im Flächennutzungsplan²⁾ in erster Linie nur der Teil Schwabings zwischen Siegestor und Münchner Freiheit sowie das Gebiet westlich des Ostbahnhofs mit Schwerpunkt Rosenheimer Platz als "Kerngebiete" ausgewiesen. Für den Bereich um den Rosenheimer Platz wurde vom Stadtplanungsausschuß die Vorbereitung der Stadterneuerung beschlossen. Diese wird im wesentlichen als ein Problem der Verkehrsführung gesehen. "Die Erneuerung des östlichen Innenstadtbereiches dürfte wesentlich von einer Neugestaltung seiner Beziehung zum Stadtkern abhängen."³⁾ Die genannten Teile des Westends und des Schlachthausviertels werden zwar im Flächennutzungsplan als Stadterneuerungsgebiete ausgewiesen, sind hier jedoch nicht ausdrücklich als Standorte zentraler Funktionen vorgesehen.

Endlich wird im Stadtentwicklungsplan die Möglichkeit erwähnt, daß sich - neben kleineren "wirtschaftlichen und kulturellen Schwerpunkten", welche für die jeweiligen geplanten Teileinheiten des Stadtgebietes vorgesehen sind - im Außenbereich, und zwar in Verbindung mit den drei geplanten Entlastungsstädten Oberschleißheim, Perlach und Freiam "einige dieser Außenzentren in Zentren größerer Einzugsbereiche mit gehobener kultureller und wirtschaftlicher Bedeutung entwickeln"⁴⁾. "Ziel dieses Bestrebens ist, neben der Behebung der Wohnungsnot, für die Stadtregion eine spürbare Entlastung ihres Ballungszentrums zu

1) StEPL, a. a. O., S. 23

2) Stand vom Dezember 1965

3) Untersuchung Ost, a. a. O., S. 10

4) StEPL, a. a. O., S. 26

schaffen".¹⁾ Für den zentralen Bereich der Entlastungsstadt Perlach wurden von der Stadt bereits detailliertere Überlegungen angestellt, auch wenn über die Auswirkung dieser Planung noch keine eindeutige Klarheit besteht, (während in der 1. Fassung eines Ausschreibungstextes für einen städtebaulichen Wettbewerb der Einzugsbereich des Zentrums noch quantitativ fixiert wird: "Der Einzugsbereich dieser größten Entlastungsstadt (75 000 EW) erstreckt sich auf den gesamten Südostsektor des Stadtentwicklungsplanes und beträgt rund 400 000 Einwohner"²⁾, sind die diesbezüglichen Formulierungen in der endgültigen Fassung des Ausschreibungstextes wesentlich zurückhaltender: "Aus ihrer (die Zentren der geplanten Stadtteile) Anlage darf daher eine gewisse Entlastung der zentralen Zonen der Stadt erwartet werden"³⁾).

Die Erörterung konkreterer planerischer Maßnahmen setzte im wesentlichen erst nach der Verabschiedung des Stadtentwicklungsplanes ein; die Tragfähigkeit der Diskussion, die sich bisher als die logische Fortsetzung der Konzeption des Stadtentwicklungsplanes darstellte, läßt sich am besten an Beispielen zu den zwei Haupttypen von Standorten - Erweiterungsstandorte und Entlastungsstandorte - erläutern:

-
- 1) "Städtebaulicher Wettbewerb für den zentralen Bereich des neuen Stadtteils Perlach" - im folgenden zitiert als Ausschreibung Perlach - 1. Fassung von 1967, S. 11
 - 2) Ausschreibung Perlach, 1. Fassung von 1967, a. a. O., S. 12
 - 3) Ausschreibung Perlach, 2. Fassung von 1968, S. 8

1. Als Beispiele für eine konzentrische Erweiterung des traditionellen Zentrums:

- o die durch die Überbauung der Bahnhofsanlagen zu gewinnenden neuen Flächen ("Bahnhofsanlagen") als potentieller Erweiterungsstandort,
- o das Gebiet am östlichen Rand der Altstadt im Umkreis des Isartors ("Isartor") als geplanter Erweiterungsstandort.

2. Als Beispiele für Entlastungszentren:

- o das Erneuerungsgebiet Haidhausen ("Haidhausen") als zentrumsnaher Standort innerhalb der Stadtgrenzen der Gründerzeit;
- o der zentrale Bereich der Entlastungsstadt Perlach ("Perlach") als Standort in peripherer Verdichtungszone.

Erst bei der Betrachtung dieser konkreten Beispiele läßt sich ermessen, welche Tragfähigkeit das der Münchner Stadtentwicklungsplanung zugrunde liegende Zentrumskonzept besitzt: Inwieweit es in der Lage ist, eindeutige Kriterien für die Beurteilung der Richtigkeit konkreter Planungen zu liefern, die im Vollzug der vorliegenden Entwicklungsplanung in den kommenden ein bis zwei Jahrzehnten eigentlich notwendig würden, d. h., inwieweit dieses Zentrumskonzept überhaupt als Planungsrichtlinie für die Entwicklung wesentlicher Teile der Münchner Innenstadt dienen kann. Denn jede Planung, die das Zentrum wesentlich berührt, setzt klare Antworten auf eine ganze Serie von Fragen voraus. Die Zulänglichkeit einer Planung und des ihr zugrunde liegenden Zentrumskonzepts kann also erst dann wirklich geprüft werden, wenn man festzustellen sucht, inwieweit diese in der Lage sind, auf bestimmte Fragen konkrete Antworten zu liefern oder genau anzugeben, in welcher Richtung diese Antworten durch ergänzende Studien gesucht werden müssen.

3. Offene Fragen

Um entscheiden zu können, ob ein gegebener Teil des Stadtgebietes - als Ergebnis von Stadterneuerungsmaßnahmen, Nutzungs-umstrukturierungen oder Neuerschließung bisher nicht bebauter Flächen - als Standort für Träger zentraler Leistungen geeignet ist, müssen jeweils mindestens drei Gruppen von Fragen überwiegend positiv beantwortet sein; darüber hinaus wird es notwendig sein, daß die Antworten auf die gleichen Fragen auch für eine Reihe alternativer Standorte vorliegen, da es sich bei derartigen Planungsentscheidungen im Regelfalle um eine relativierende Auswahl zur Verfolgung eines bestimmten Zwecks handelt.

Gerade dieser letzte Gesichtspunkt bezeichnet eine besondere Schwierigkeit für die Zentrumsplanung, nämlich den Entscheidungszwang, unter welchem die Planung steht. Wenn z. B., wie etwa in der "gutachtlichen Stellungnahme", die Überbauung der Bahnhofsanlagen abgelehnt wird, so ergibt sich daraus die unmittelbare Notwendigkeit, andere, gleichwertige Flächen auszuweisen, um dem offensichtlich vorhandenen Bedürfnis von Trägern zentraler Leistungen zu genügen, das ja durch die Überbauung hätte befriedigt werden sollen.

Die wichtigsten dieser Fragen sind:

- a) Würden die zur Diskussion stehenden Flächen überhaupt in ausreichendem Umfang für Träger zentraler Leistungen als Standorte in Frage kommen und von diesen angenommen werden?
Für welche Art von zentralen Leistungen könnte dies der Fall sein? Welche Entscheidungsstrategien und -argumente würden hierbei vorausgesetzt;
welche allgemeinen oder gezielten Anreize müßten angesetzt werden, um die Akzeptierung der angebotenen Flächen zu sichern bzw. in gewünschtem Sinne zu steuern?
- b) Welche Folgewirkungen, insbesondere auf dem Gebiet des Verkehrs würden sich aus der Entstehung von Konzentrationen zentraler Leistungen an den betreffenden Standorten ergeben; welche Ansprüche würden hiermit an das Straßennetz

und an das Massenverkehrssystem der Stadt sowie ggf. des Umlandes gestellt werden;

wo können Ent- oder Belastungen in welchem Umfang auftreten?

- c) Welche Konsequenzen hätte eine Konzentration von Trägern zentraler Leistungen an diesen Standorten und welche Folgewirkungen ergeben sich für das bestehende Zentrum; welche wirtschaftlichen und sozialen Prozesse würden hierdurch ggf. in Gang gesetzt; wie würden sich diese Veränderungen in der Lokalisierung von Trägern zentraler Leistungen auf die restlichen Teile des Stadtgebietes, für die in ihnen wohnende Bevölkerung und auf die sonstigen dort ansässigen Nutzer auswirken?

Anhand einer ersten Anwendung dieser Fragen auf die oben genannten Standortbeispiele (Bahnhofsanlagen und Isartor, Haidhausen und Perlach) soll im folgenden ihre Bedeutung sowie die Fülle der Größen, die bei ihrer Beantwortung zu beachten sind, erläutert werden:

- a) Werden die geplanten Standorte von Trägern zentraler Leistungen überhaupt angenommen?

Solange in den bestehenden Zentren eine derartige Knappheit an Flächen besteht, wie sie beispielsweise in den Grundstückspreisen in der Umgebung des Stachus und Marienplatzes zum Ausdruck kommt, ist es denkbare, daß jede Fläche, die als möglicher Standort von zentralen Leistungen neu ausgewiesen (z. B. Perlach), vollständig neu geschaffen (z. B. Bahnhofsüberbauung) oder durch Erneuerung bzw. Beseitigung der alten Bausubstanz bereitgestellt wird (Isartor und Haidhausen), von entsprechenden Nutzern angenommen wird. Das Vertrauen auf die Unbedingtheit des Flächenmangels scheint jedoch einigermaßen riskant, zumal dann, wenn erhebliche öffentliche Investitionen notwendig sind, damit die Flächen überhaupt Träger zentraler Leistungen aufnehmen können und solange nicht sicher ist, daß sich die betreffenden Leistungsträger nicht aus eigener Initiative ganz andere Standorte suchen, die ihnen günstiger erscheinen.

Der Mangel an Standortflächen für Träger zentraler Leistungen ist bedingt durch zwei Größen:

- o der Entwicklung der Nachfrage nach zentralen Leistungen;
- o dem spezifischen Flächenbedarf zur Erbringung zentraler Leistungen und ggf. dessen Veränderung.

Über beide Größen ist bisher nur sehr wenig bekannt, abgesehen von einer gewissen Gesetzmäßigkeit in der Zunahme des tertiären Sektors (aus welcher bisher nur höchst unzureichend differenzierte statistische Schlußfolgerungen abgeleitet wurden).

Doch selbst wenn der zukünftige Flächenbedarf bekannt wäre und ohne weitere Alternative von einem der vier als Beispiele angeführten Standorte gedeckt werden müßte, so würden doch unterschiedliche Eigenschaften zu äußerst verschiedener Bewertung dieser Standorte durch die für sie in Frage kommenden Nutzer führen. Diese Unterschiede gründen sich vor allem auf Verschiedenheiten in:

- o Größe und Struktur der angebotenen Flächen sowie Grunderwerbs- bzw. Grundnutzungskosten;

Die Umgebung des Isartorplatzes und vor allem die durch die Bahnüberbauung neu zu gewinnenden Flächen sind in ihrer Ausdehnung durch hochwertige Gebäude und Infrastrukturanlagen in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft begrenzt. Dagegen ist die Flächenausdehnung der Standorte "Haidhausen" und insbesondere "Perlach" praktisch unbeschränkt. Neben der Knappheit an Flächen ist die Schwierigkeit bei der Beschaffung der Flächen Ursache für die verschiedenen hohen Grunderwerbs- und Grundnutzungskosten, welche von den sich an den jeweiligen Standorten ansiedelnden Trägern zentraler Leistungen aufgebracht werden müssen: Bei beiden Beispielen für Erweiterungsstandorte entstehen vermutlich wesentlich höhere Kosten als bei den Beispielen für Entlastungsstandorte; bei dem Standort "Bahnüberbauung" durch die konstruktiven Schwierigkeiten bei der Bereitstellung der Flächen und beim Standort "Isartor" durch die derzeitige kleinparzellige Besitzstruktur, welche eine Nut-

zungsänderung sehr erschweren dürfte; bei den Standorten "Haidhausen" und "Perlach" dagegen wird die durch eine Nutzungsänderung zu erwartende Wertsteigerung in jedem Falle die Beschaffung der Flächen wesentlich erleichtern, zumal in Haidhausen bereits größere zusammenhängende Flächen in städtischem Besitz sind.

Die für die einzelnen Träger zentraler Leistungen entstehenden Kosten wirken sich ihrerseits wieder auf die mögliche Nutzungsdichte, d. h. das Verhältnis von genutzter Geschoßfläche und unbebauter oder nur extensiv genutzter Fläche, aus. Sowohl an dem Standort "Haidhausen", als auch, in noch stärkerem Maße, am Standort "Perlach" wird es möglich sein, genügend Parkraum zu schaffen, so daß diese Standorte beliebig mit dem Kraftfahrzeug erreicht werden können, ohne daß das Parkproblem in einem ähnlich hohen Maße wie bei dem traditionellen Zentrum und auch den beiden "Erweiterungsstandorten" als Zugänglichkeitsschwelle wirkt. Die Zugänglichkeit für den individuellen Verkehr dürfte bei den heutigen Verkehrsgewohnheiten die Attraktivität der beiden "Entlastungsstandorte" wesentlich erhöhen.

- o Topologische Lage im Stadtgebiet, insbesondere in bezug zu den bestehenden Konzentrationen von Trägern zentraler Leistungen;

Die Qualität eines Standortes für mögliche Nutzer ist abhängig von den Kommunikationsmöglichkeiten, die dieser Standort bietet und damit direkt von der Lage zu Standorten weiterer Träger zentraler Leistungen.

Die Erweiterungsstandorte Bahnüberbauung und Isartor liegen in unmittelbarer Nähe zum traditionellen Zentrum und sind von dessen westlichen bzw. östlichen Teilen aus ohne große Mühe zu Fuß erreichbar. Kommunikationsvorgänge zwischen bestehenden Konzentrationen von Trägern zentraler Leistungen und den beiden Entlastungsstandorten sind dagegen in jedem Falle nur durch Benutzung von Verkehrsmitteln möglich.

Während bei den "Erweiterungsstandorten" sich also das Problem der notwendigen Nachbarschaft zu anderen Trägern zentraler Leistungen gar nicht stellt, ergibt sich für die "Entlastungsstandorte" die Frage nach der Mindestgröße eines Zentrums, d. h. die Frage, ob ein bestimmter Mindestsatz von Trägern zentraler Leistungen - und welcher - von Anfang an gesichert sein muß, um die für den einzelnen Nutzer erforderliche Kommunikationsstruktur überhaupt erst zustande kommen zu lassen.

o Lage im System des Massen- und Individualverkehrs;

Die Attraktivität einzelner Standorte für Träger zentraler Leistungen hängt, soweit sie durch die Verkehrslage bestimmt ist, insbesondere von der Struktur des gesamten städtischen Verkehrssystems ab, d. h. davon, mit welchen Verkehrsmitteln die betreffenden Standorte leicht erreichbar sein sollen.

Je mehr im städtischen Verkehr (damit auch dem Verkehr aus dem Umland in die Stadt) das individuelle Kraftfahrzeug dominiert bzw. je mehr das Netz der Verkehrsbeziehung, in das ein einzelner Träger zentraler Leistungen eingeknüpft ist, durch motorisierten Individualverkehr bestimmt ist, desto größer dürfte die relative Attraktivität peripherer Standorte sein, in deren Umkreis die Straßen (zumindest bisher) weniger überfüllt und Parkplätze vorhanden bzw. ohne große Kosten zu schaffen sind.

Je mehr hingegen das Massenverkehrsmittel im städtischen Verkehrssystem dominiert (d. h. also, je dichter, schneller und bequemer das Massenverkehrssystem insgesamt ist), desto leichter erreichbar und damit attraktiver sind unter sonst gleichen Bedingungen Standorte im Mittelpunkt des Massenverkehrsnetzes, d. h., bei den genannten Beispielen neben dem traditionellen Zentrum die Standorte "Isartorplatz" und "Bahnüberbauung".

Die Verkehrslage als qualitative Eigenschaft eines Standortes wird bisher in München beeinflusst durch ihre Lage zu bestehenden Zentren: sowohl das Massenverkehrs-, als auch das Straßennetz ist derzeit und in der vorliegenden Planung mit radialer und tangentialer Linienführung auf das traditionelle Zentrum ausgerichtet.

Beide "Erweiterungsstandorte" liegen damit an Ausbau- punkten des Massenverkehrsnetzes, wobei vor allem der Standort "Bahnüberbauung" für den größten Teil des Stadtgebietes und des Umlandes einen besonders leicht erreichbaren Punkt darstellt. Darüber hinaus liegen beide Standorte in Konzentrationbereichen des Straßensystems, (wobei sie gegenüber dem traditionellen Zentrum gewisse Vorteile in bezug auf die Möglichkeiten zur Schaffung von Parkraum aufweisen): der Standort "Isartor" liegt unmittelbar am Altstadt- ring, als dem mit dem Kraftfahrzeug nach den geltenden Verkehrsausbauplänen durchschnittlich aus allen Teilen des Stadtgebietes am leichtesten erreichbaren gemeinsamen Ort; der Standort "Bahnhofsüberbauung" bedient zwar nicht unmittelbar den Altstadttring, ist jedoch durch mehrere Tangential- und Radialverbindungen für einen großen Teil des Stadtgebietes noch leichter erreichbar als Standorte am Altstadttring selbst.

Demgegenüber ist zu vermuten, daß die Exzentrizität schon beim Standort "Haidhausen" und noch wesentlich stärker

beim Standort "Perlach" eine gravierende Minderung der Zugänglichkeit, insbesondere im Massenverkehr, bewirkt. Die bisherige Verkehrsplanung sieht für beide Standorte im wesentlichen nur den Anschluß an eine der radial zum traditionellen Zentrum führenden Verkehrslinien vor. Durch eine Veränderung des erst geplanten Netzes ließe sich zwar eine wesentliche Verbesserung der Zugänglichkeit erreichen, vor allem für den Standort "Haidhausen"; für den peripheren Standort "Perlach" gilt dies jedoch nur in engen Grenzen, wenn nicht außerordentlich hohe und wahrscheinlich ganz sinnlose Kosten in Kauf genommen werden sollen, um eine schnelle, direkte Massenverkehrsverbindung aus den dichtbesiedelten Stadtteilen nördlich und südlich des traditionellen Zentrums nach Perlach zu schaffen.

b) Folgewirkungen unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrs

Neben der selbstverständlichen Feststellung, daß Träger zentraler Leistungen auf Verkehr angewiesen sind, muß berücksichtigt werden, daß das Zentrum in besonderem Maße Verkehr erzeugt. Aus dieser einfachen Feststellung ergeben sich jedoch sehr komplexe Konsequenzen insofern, als durch jede zentrumswirkende Planungsentscheidung bis heute kaum kontrollierbare Veränderungen des gesamten städtischen Verkehrssystems verursacht werden, welche dann wiederum auf das Standortwahlverhalten sowohl von Betrieben, darunter auch zentrumsrelevanten, als auch der Wohnbevölkerung zurückwirken.

Die einzelnen Träger zentraler Leistungen sind dabei wahrscheinlich in sehr verschiedener Weise am gesamten Verkehrsaufkommen beteiligt: jede einzelne Leistungsart zieht jeweils spezifische Verkehrsarten mit einem spezifischen Verhalten, spezifischen Frequenzen zu jeweils anderen Zeiten und spezifischen Quellgebieten an. Jede größere Verlagerung von Trägern zentraler Leistungen hat infolgedessen eine Verlagerung äußerst differenzierter Verkehrsströme zur Folge. Die Analyse von Verkehrsbeziehungen bedeutet damit in erster Linie die Untersuchung des Zustandekommens von Verkehr.

Das Netz der Verkehrsbeziehungen, in das ein Träger zentraler

Leistungen eingeknüpft ist, muß in zweifacher Perspektive analysiert werden:

- o Einmal als zentrumsexternes Beziehungsnetz zwischen dem Standort des Trägers zentraler Leistung und einer Vielzahl von über Stadt und Umland gestreuten Punkten, von denen aus die Nutzer von zentraler Leistung (Kunden, Besucher oder auch Arbeitskräfte, die in diesem Fall gleichfalls als Nutzer verstanden seien) den Standort aufsuchen.

Eine besondere Schwierigkeit liegt darin, daß einerseits scheinbar ganz verschiedene Verkehrsarten sehr wohl miteinander verknüpft sein können und daß andererseits ein Träger zentraler Leistungen verschiedene Verkehrsarten mit verschiedenen Wegen und Zeiten erregen bzw. voraussetzen kann: der Angestellte, der in einem zentrumsnahen Büro arbeitet, ist zwischen seiner Wohnung und seiner Arbeitsstätte morgens und abends am Berufsverkehr beteiligt; er kann jedoch seine Mittagspause oder die Zeit nach Dienstschiuß benutzen, um Einkäufe zu tätigen oder sonstige Besorgungen zu erledigen, und wird dann - möglicherweise mit dem Berufsverkehr unmittelbar verbunden - Teil des Kunden- und Geschäftsverkehrs. Ein Warenhaus erzeugt während der Öffnungszeiten Kundenverkehr, das heißt zieht Menschen an, die einkaufen wollen, und ist auf diese Menschen angewiesen; es erzeugt jedoch gleichzeitig vor Beginn und nach Ende der Öffnungszeiten einen nicht unerheblichen Berufsverkehr, der möglicherweise in eine ganz andere Richtung gehen kann als der Kundenverkehr.

Es ist anzunehmen, daß bei einer hohen Konzentration von Trägern zentraler Leistungen, damit im traditionellen Zentrum und in dessen "Erweiterungsstandorten", insbesondere dem Standort "Bahnüberbauung", die verschiedenen Verkehrsarten das gleiche Verkehrssystem in Anspruch nehmen können, also z. B. Angestellte und Kunden eines Warenhauses in Stachusnähe die gleichen Straßenbahnlinien. Es ist jedoch keineswegs sicher, daß diese gleichzeitige Benutzung eines gegebenen Verkehrsmittels mit gegebenem Netz durch verschiedene Verkehrsarten auch dann noch eintritt, wenn sich der Standort eines Trägers zentraler Leistung aus dem Mittelpunkt des Verkehrssystems entfernt, sich also beispielsweise in einen der "Entlastungsstandorte" "Haidhausen" oder gar "Perlach" verlagert.

Dies läßt sich sehr gut an der zeitweise diskutierten Verlagerung von größeren Teilen der Münchner Gerichtsbarkeit in die Entlastungsstadt Perlach demonstrieren: selbst wenn es möglich gewesen wäre, einen größeren Teil der Beschäftigten zum Umzug in die Entlastungsstadt Perlach zu veranlassen, wenn also die Verlagerung von Gerichten nach Perlach die Verkürzung von Berufswegen und eine Verminderung des Berufsverkehrs bewirkt hätte, so wären doch ganz neue und vermutlich recht stark frequentierte Verkehrsbeziehungen für alle

diejenigen Personen entstanden, die aus irgendwelchen Gründen gelegentlich oder regelmäßig an Gerichten zu tun haben, ohne deshalb nach Perlach ziehen zu können, und die zu diesem Zweck von allen Teilen des Stadtgebietes und des Umlandes aus nach Perlach hätten fahren müssen.

- o Zum anderen als zentrumsinternes Beziehungsnetz zwischen verschiedenen Trägern gleicher, ähnlicher oder auch komplexer zentraler Leistung - Beziehungen, die sowohl unmittelbarer Bestandteil der Erbringung zentraler Leistung, wie Folge zeitlich zusammenhängender Inanspruchnahme verschiedener zentraler Leistungen durch den gleichen Nutzer sein können.

Die Intensität dieser Beziehungen und der Grad, in dem sie anderen als Fußgängerverkehr erzeugen (vermutlich wird in Zukunft für kürzere Strecken auch das Taxi an Bedeutung gewinnen), hängt nicht zuletzt vom Konzentrationsgrad der miteinander verbundenen zentralen Institutionen ab.

Bei unseren Beispielen bedeutet dies, daß die beiden "Erweiterungsstandorte" relativ wenig zusätzlichen Verkehr, außer Fußgängerverkehr, zwischen zentralen Institutionen erzeugen würden, während die Ansiedlung von Trägern zentraler Leistungen in "Haidhausen" und gar in "Perlach" ein sicherlich nicht unbeträchtliches zusätzliches Verkehrsaufkommen zu und von dem traditionellen Zentrum zur Folge haben würde. (Es ist bezeichnend, daß an einer Stelle der zitierten Planungsunterlagen, dem Gutachten zur Bahnüberbauung, auf diesen Sachverhalt hingewiesen wird, nämlich, daß eine flächenhafte Ausdehnung des traditionellen Zentrums über eine normale Fußwegentfernung hinaus problematisch sei, weil sie eine zum Wachstum des Zentrums überproportionale Zunahme des Verkehrs erzeugen würde; dieser Einwand, der nicht zuletzt zur Ablehnung der Bahnüberbauung und zur Empfehlung einer Erweiterung nach Osten benutzt wird, gilt jedoch ebenso für eine Erweiterung des Zentrums nach Osten, zum "Isartor", die ja immer noch als gesicherter Bestandteil der geltenden Planung betrachtet wird. Im übrigen fordert dieser Einwand natürlich sofort die Frage nach alternativen Standorten heraus, welche kein überproportionales Verkehrsaufkommen erzeugen würden - die aber eben nicht gestellt wurde.)

Aus diesen Überlegungen ergibt sich eine der zentralen Fragen für die weitere Entwicklung des Verkehrs insgesamt: die Frage nämlich, ob die bei einer Verlagerung von Trägern zentraler Leistungen in periphere Standorte nach Art und Richtung neu entstehenden Verkehrsbeziehungen noch in das bestehende bzw. in Planung begriffene Massenverkehrsnetz

integriert werden können oder ob diese neuen Ströme nicht im Gegenteil, weil das Massenverkehrssystem für sie besonders ungünstig ist, die Tendenz zur individuellen Motorisierung noch weiter verstärken werden.

- c) Konsequenzen für die bestehenden Konzentrationen von Trägern zentraler Leistungen und für das Versorgungssystem der Gesamtstadt

Die Schaffung eines neuen Standorts für zentrale Leistungen und die Ansiedlung von Leistungsträgern an diesen Standorten - Leistungsträger, welche entweder in der Stadt neu auftreten oder welche ihren bisherigen Standort verlassen haben - ziehen stets Konsequenzen für alle anderen gleichartigen oder komplementären Träger zentraler Leistungen nach sich.

Diese Konsequenzen können durch Veränderungen entweder der relativen Zugänglichkeit oder der Nachbarschaft zu komplementären Trägern zentraler Leistungen, oder des Nachfrage-niveaus, erfolgen. Dabei wirken zwar selbstverständlich in der Regel mehrere dieser Ursachen Zusammen, sie sollen jedoch im folgenden analytisch getrennt betrachtet werden:

- o Die Veränderung der relativen Zugänglichkeit bestehender Standorte von Trägern zentraler Leistungen:

Die Leistungsfähigkeit von Trägern zentraler Leistungen, welche an einem bestimmten Standort angesiedelt sind, hängt unter den derzeitigen gesellschaftlichen Verhältnissen in starkem Maße von der Bereitschaft der Bevölkerung ab, Leistungen an diesem Standort zu erfragen, d. h. von der Zugänglichkeit dieses Standorts.

Das traditionelle Stadtzentrum war bisher, trotz der offensichtlichen Unzulänglichkeit der bestehenden Verkehrssysteme, der relativ am leichtesten zugängliche gemeinsame Standort für das gesamte Stadtgebiet und die Umlandgemeinden.

Diese Eigenschaft würde es vermutlich auch nicht verlieren, wenn zusätzlich zentrale Institutionen an den als Beispiele für eine "Zentrumserweiterung" gewählten Standorten "Bahnüberbauung" und "Isartor" angesiedelt werden würden. Da eine Nutzung dieser Standorte durch Träger zentraler Leistungen einen erheblichen Ausbau der Massenverkehrsmittel nicht nur erforderlich machte, sondern auch rechtfertigte, würde sich im Gegenteil sogar die Attraktivität des traditionellen Zentrums, welches an diesem Ausbau der Massenverkehrsmittel partizipieren könnte, wesentlich steigern, zumal bei leistungsfähigeren Massenverkehrsmitteln sich der Anteil derselben am gesamten Verkehrsaufkommen erhöhen dürfte.

Bei einer Ansiedlung von zentralen Institutionen an dem "Entlastungsstandort Haidhausen" ist dagegen ein ausreichender Ausbau der Massenverkehrsmittel in nächster Zukunft kaum wirtschaftlich durchzuführen - auch wenn es sich auf längere Sicht eventuell als rentabel erweise - und bei einer Ansiedlung an dem Standort "Perlach" kann auch in ferner Zukunft nicht mit einer ausreichenden Erschließung durch Massenverkehrsmittel gerechnet werden. Dies hätte, wie im vorhergehenden Abschnitt ausgeführt wurde, eine zunehmende individuelle Motorisierung zur Folge und damit ein rapides Absinken der relativen Zugänglichkeit des bestehenden Zentrums, welches dann weder durch ein entsprechend leistungsfähiges Massenverkehrsmittel, noch durch individuellen Verkehr ausgefahren werden könnte.

o Die Veränderung der Mischungsstruktur komplementärer Träger zentraler Leistungen

Wie in Abschnitt a) angedeutet wurde, können die einzelnen möglichen Standorte wegen ihrer spezifischen Eigenschaften auf verschiedene Träger zentraler Leistungen eine durchaus unterschiedliche Attraktivität ausüben (ohne daß man zum gegenwärtigen Zeitpunkt genau sagen könnte, um welche Arten es sich dabei im einzelnen handelt und welches die spezifische Attraktivität der einzelnen Standorte ist; verwiesen sei in diesem Zusammenhang nur auf die mit einem Strukturwandel im Handel verbundene Entstehung von Großmärkten und deren Ansiedlung an Standorten, welche eine hohe Zugänglichkeit durch individuelle Verkehrsmittel gewährleisten).

Die unter sonst gleichen Umständen stark verschiedenen Qualitäten der genannten zwei Typen von Standorten für Träger zentraler Leistungen würden damit wahrscheinlich, wenn man die entsprechenden Planungen realisierte, eine Selektion der Träger zentraler Leistungen, die den einen oder anderen Standorttyp überhaupt akzeptieren, verursachen. Insbesondere darf man annehmen, daß die Standorte "Haidhausen" und "Perlach" nur für einen Teil der jetzt überwiegend im Zentrum ansässigen und dringend neuer Flächen bedürftigen Leistungsträger überhaupt als Standort ernsthaft in Frage kommen.

Im Falle der Beispiele für "Entlastungsstandorte" führt diese Selektion nicht nur dazu, daß an den neuen Standorten nur noch eine ganz bestimmte Auswahl an zentralen Institutionen vertreten sein wird, sondern kann auch zu einer veränderten Mischungsstruktur an bestehenden Standorten führen. Dadurch werden dann auch die Standortbedingungen für solche Träger zentraler Leistungen verändert, welche auf den ersten Blick gar nichts mit den Institutionen zu tun haben, deren Abwanderung oder sinkende Bedeutung am Anfang der Strukturverschiebung stand.

Wenn z. B. Warenhäuser, die früher ausschließlich um Marienplatz und Stachus konzentriert waren, nun in größerem Umfang in peripheren Standorten erstellt werden, tritt hierdurch nicht nur eine starke Konkurrenz zu den bestehenden Warenhäusern im Zentrum auf. Wenn sich durch diese Konkurrenz das Angebot der Warenhäuser im Zentrum reduziert (oder nicht mit dem allgemeinen Lebensstandard wächst), kann das sehr wohl auch Konsequenzen für andere Dienstleistungsbetriebe haben, die bisher fast immer in unmittelbarer Nachbarschaft zu Warenhäusern zu finden waren, wie zum Beispiel spezialisierte Einzelhandelsläden für sehr hochwertige Gebrauchsgüter, die nunmehr einen ganzen Teil der Laufkundschaft verlieren können, die ihnen früher von den Warenhäusern zugeflossen war und die vor allem mit einer sinkenden Attraktivität der Schaufensterfronten in den Haupteinkaufsstraßen rechnen müssen, die bisher zu ihren wichtigsten Werbemitteln gehörten.

Es spricht vieles dafür, daß derartige Konsequenzen auf die Gesamtstruktur der bestehenden Zentren bei den Beispielen der Erschließung neuer Zentrumsstandorte in "Perlach" oder auch in "Haidhausen" sehr viel weitreichender sind als im Falle "Isartor" und "Bahnüberbauung", die sich ja unmittelbar an das traditionelle Zentrum anschließen und sehr wohl in dieses integriert werden können.

o Die Veränderung des Nachfrageniveaus nach zentralen Leistungen

Diese kommt bei den genannten Standortbeispielen am einstichtigsten im Falle der Errichtung von Einkaufszentren in den Standorten "Perlach" und "Haidhausen" zum Ausdruck. Diese neuen Einkaufszentren treten automatisch in Konkurrenz mit zentraler gelegenen Einkaufsstätten und können dazu tendieren, die Bewohner ihrer näheren oder weiteren Umgebung ganz an sich zu ziehen.

Von diesen Zentren dürfte damit ein großer Teil der steigenden Anforderungen an zentrale Leistungen - aufgrund zunehmender Bevölkerungszahlen oder steigenden Lebensstandards - aufgefangen werden (d. h., ihr Zustandekommen ist nur durch die vermehrten Ansprüche möglich), ohne daß die

in diesen Zentren angebotenen Leistungen qualitativ auch nur dem Leistungsangebot in den bestehenden Zentren entsprechen würde. Gleichzeitig reduziert sich jedoch vermutlich dadurch das zustandekommende Nachfrageniveau für die bestehenden zentralen Institutionen, wodurch sich auch deren Leistungsangebot verringert bzw. nicht dem allgemeinen Lebensstandard entsprechend erhöht.

Diese Vermutungen können selbstverständlich derzeit nur spekulativen Charakter haben, auch wenn die Beobachtung des geringeren und teureren Leistungsangebotes beispielsweise in Filialbetrieben von Warenhäusern mit Hauptniederlassung im traditionellen Zentrum diese Annahme bestärkt.

4. Zusammenfassung

Gegenüber der früheren städtebaulichen Tradition, welche dem Stadtzentrum in erster Linie eine formal-repräsentative Stellung eingeräumt hatte, beginnt sich, in etwa seit den fünfziger Jahren, immer mehr eine funktionale Betrachtungsweise der Zentrumsproblematik durchzusetzen.

Dieser Wandel in der Betrachtungsweise schlägt sich nieder in der Münchner Entwicklungsplanung gegen Ende der fünfziger Jahre, in welcher erkannt wird, daß Verkehrsplanung ohne Zentrumskonzept und Zentrumsplanung ohne Berücksichtigung der Bevölkerung, welche durch in Zentren ansässige Institutionen versorgt wird, nicht erfolgen kann.

Sämtliche der insgesamt vorliegenden Zentrumskonzeptionen, ebenso wie das Münchner Konzept einer Entlastung des traditionellen Zentrums durch Ausweisung von Entlastungsstandorten, können jedoch bisher nicht der Komplexität der Zusammenhänge, in welche die durch die Zentrumsplanung zu steuernden Größen einbezogen sind, gerecht werden.

So wird zwar der Versuch unternommen, jeweils auf ganze Systeme Einfluß zu nehmen, beispielsweise, indem einzelne Zentren einer bestimmten, benennbaren Bevölkerung (Nachbarschaft) zugeordnet werden oder indem die Forderung erhoben wird, daß zentrale Arbeitsplätze so zu legen seien, daß dadurch die Arbeitnehmer von vornherein auf das Massenver-

kehrsmittel verwiesen werden könnten. Eine mangelnde Transparenz der Systemzusammenhänge, der "Systeme von Systemen", mußte jedoch zwangsläufig dazu führen, daß anstelle einer Berücksichtigung integrierender Systemzusammenhänge für die Planung nach wie vor biologistische Vorstellungen, wie "Schaffung eines organischen Stadtgefüges" oder "das Zentrum als Herz der Stadt", als Scheinargumente fungieren mußten. Begriffe, wie "Sicherung von Attraktivität und Lebendigkeit des Zentrums" oder gar "Bewahrung von Urbanität", sind ja lediglich Leerformeln, mit denen man eine Vielzahl einerseits notwendigerweise schematisierender, andererseits durchaus divergierender, ja einander sogar widersprechender Planungskonzeptionen begründen (genauer, einem wenig informierten Publikum vortragen) kann.

Wie sich in dem vorhergehenden, eher spekulativen (aber durchaus auf derzeitigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Realitäten beruhenden Versuch zeigte, in dem einige Fragen bezüglich der Konsequenzen von Planungen gestellt wurden, wirft die Planung neuer Standorte für Träger zentraler Leistungen eine große Zahl von Fragen auf, auf die sich in den gegenwärtig geltenden Planungsunterlagen keine Antwort finden läßt. Dies gilt noch mehr für die Grundfragen, die eigentlich vorher geklärt sein mußten, bevor man überhaupt an konkrete, stadtbezogene Planungserwägungen herantreten kann. Es sind dies vor allem zwei Gruppen von Fragen:

1. Was sind überhaupt "zentrale Leistungen?" Was ist ihre Funktion im gesamten Gefüge einer modernen Großstadt und wie wird sich ihre Funktion verändern?
2. Mit welchen Kriterien und anhand welcher Maßstäbe läßt sich beurteilen, ob die durch Planungsentscheidungen und daraus resultierende strukturwirksame Maßnahmen ausgelösten Entwicklungen mit ihren Folgewirkungen und Konsequenzen insgesamt positiv oder negativ, wünschenswert oder gefährlich, richtig oder falsch sind?

Daß die in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre einsetzende Entwicklungsplanung bisher nicht in der Lage war, eine auf seine Realisierbarkeit und seine Wünschbarkeit hin prüfbare Konzeption für die Verteilung von Trägern zentraler Leistungen auf das Stadtgebiet und ihre Eingliederung in das gesamte System der Stadt vorzulegen, kann angesichts dieser nicht beantworteten Grundfragen nicht verwundern. Der sogenannte "Jensenplan" und die auf ihn folgenden Planungsstudien und -unterlagen können ja offensichtlich nichts anderes darstellen als einen ersten Versuch, das Zentrumsproblem anders als nur topographisch und im Hinblick auf architektonische Repräsentativität, nämlich funktional, zu sehen. Damit besagt die Kritik an diesen Planungen (die im übrigen keineswegs auf die Planung in München zu beschränken ist) im wesentlichen, daß eine vernünftige Zentrumsplanung auf ganz anderen Grundlagen aufbauen muß, als sie bisher dem Städtebau überhaupt zur Verfügung standen.

Die Grundlagen für ein derartiges empirisch-methodisches Instrumentarium, mit dessen Hilfe Planern eindeutige und differenzierte Informationen angeboten werden können, können nur in einer Zusammenarbeit mehrerer wissenschaftlicher Fachrichtungen erarbeitet werden und erfordern einen Aufwand, der über das bisher übliche hinausgeht.

Teil B Die Großstadt als Forschungsproblem

Das Feld der unter dem Begriff der "sozialwissenschaftlichen Stadtforschung" zusammenfassenden Arbeiten ist in ganz besonderer Weise unübersichtlich durch Vielfalt und Heterogenität der Theorie, Methoden und Fragestellungen charakterisiert. Das Problem der Großstadt, ihrer Entstehung, ihres Funktionierens und ihrer sozialen und wirtschaftlichen Bedeutung gehört zu den großen klassischen Themen der kontinentaleuropäischen und angelsächsischen Sozialwissenschaft; es erscheint auf den ersten Blick nahezu unmöglich, einen einigermaßen zureichenden kritischen Überblick über ihre bisherigen Leistungen zu geben und festzustellen, was hiervon für unsere Fragestellung planungsrelevanter Analyse des Funktionierens und der Entwicklungsdynamik großstädtischer Zentren bedeutsam ist und was nicht.

Die Kriterien der notwendigen Begrenzung und Konzentration lassen sich nur aus der Aufgabenstellung der hiermit vorgelegten Studie ableiten; im folgenden seien im wesentlichen nur jene Theorien und Forschungen erwähnt, die gemäß dem Anspruch, den sie erheben, gemäß den Erwartungen, die man an sie stellt und gemäß ihrem tatsächlichen Ergebnis für unsere Fragestellung unmittelbar relevant zu sein scheinen.

Ein solches Vorgehen erfordert jedoch vorab einige Bemerkungen über das Verhältnis zwischen Stadtforschung und Stadtplanung; nur wenn dieses Verhältnis geklärt ist, läßt sich im Einzelfall entscheiden, was planungsrelevant und für eine prinzipiell planungsorientierte Untersuchung bedeutungsvoll ist und was nicht (Abschnitt 1).

Wie sich schon im vorstehenden Teil A zeigte, liegt eines der zentralen Probleme der Zentrumsplanung in der engen und vielfältigen Verflochtenheit der City mit der Stadt als Ganzen oder doch mit zahlreichen, weit über die City

hinausgreifenden Funktionszusammenhängen; dies gilt zumindest, sobald man sich nicht mehr mit einem Zentrumsbegriff zufrieden gibt, der lediglich topographisch und/oder historisch definiert ist. Unsere Überlegungen müssen also, um den möglichen Beitrag der sozialwissenschaftlichen Stadtforschung für die Zentrumsplanung beurteilen zu können, zunächst die Stadtforschung als Ganzes betrachten, auch dann, wenn in den jeweiligen Arbeiten vom Zentrum explizit gar nicht die Rede ist. Bei einer solchen ersten Inventarisierung zeigt sich allerdings sehr schnell, daß viele Arbeiten für unsere Fragestellung ganz unerheblich sind, da sie nämlich nicht auf die Stadt als Gesamtsystem, in das Planen einwirkt und dessen Entwicklung Planung prinzipiell zu steuern hätte, abzielen, sondern Stadt lediglich als Paradigma betrachten, in dem sich bestimmte soziale Phänomene herausbilden und soziale Prozesse abspielen. Die wichtigsten hierunter fallenden Richtungen der Großstadtforschung können jedoch deshalb nicht a priori aus unserer Betrachtung ausgeklammert werden, sondern müssen zumindest kurz skizziert werden, weil ihre Irrelevanz für die Planung erst auf dem Hintergrund einer bestimmten Konzeption dessen, was Stadtplanung ist, sein sollte und bewirken kann, sichtbar wird, und weil wichtige ihrer Ergebnisse die traditionelle, auch heute immer noch lebendige Konzeption von Planung - vor allem über ein reiches Angebot an mächtigen Ideologien - beeinflusst haben (Abschnitt 2).

Erst dann sei (Abschnitt 3) der für unsere Überlegungen wirklich relevante Teil der Großstadtforschung etwas eingehender behandelt.

Ein letzter Abschnitt (Abschnitt 4) ist dann, hierauf aufbauend, den Forschungen gewidmet, die unmittelbar das Zentrum zum Gegenstand haben.

1. Zur Beziehung von Sozialwissenschaften und Stadtplanung

Es gehört heute geradezu zum guten Ton der Stadtplanung, die Notwendigkeit der Zusammenarbeit mit den Sozialwissenschaften zu betonen. Räumliche Zielvorstellungen ließen sich, so sagt man, ohne Kenntnis sozialer und ökonomischer Struktur und ohne eine Vorstellung gesamtgesellschaftlicher Prozesse schwer konkretisieren.¹⁾

In nahezu allen einschlägigen Darstellungen werden die Sozialwissenschaftler als wichtige Mitarbeiter von Planungsteams betrachtet.²⁾ Einen Soziologen anzustellen oder wenigstens dessen Anstellung zu fordern, ist heute nachgerade eine Prestigefrage für die Planungsbehörden großer Städte.

Dennoch wird die effektive Rolle des Sozialwissenschaftlers und der Sozialwissenschaften im Planungsprozeß eigentlich von allen höchst skeptisch und kritisch bewertet, die reale Erfahrungen mit der Zusammenarbeit von Planern und Sozialwissenschaftlern machen konnten.³⁾

1) So z. B. G. Albers, Hochschulbildung und Umweltgestaltung, in: Der Architekt, 2/1966, S. 38 ff.

2) So z. B. der Artikel, "Städtebau" von Göderitz in HdSW, Bd. 10, S. 2 ff.

3) Vgl. beispielsweise: H. Oswald, Die überschätzte Stadt, Olten und Freiburg 1966, H. Klages, Über einige Probleme der Zusammenarbeit des Städtebauers mit dem Soziologen, in: Archiv für Kommunalwissenschaft, 1/1966 pass. und vor allem A.A. Altshuler, The City Planning Process, New York 1965, sowie Edgar Salin u. a., Ensg. Polis und Regio - Von der Stadt zur Regionalplanung, Tübingen-Basel 1967

Die konkreten Erscheinungsformen dieses Problems wurden schon vor einem Jahrzehnt von Bahrdt in seiner "Soziologie der Großstadt", Hamburg 1962, in geradezu klassischer Weise formuliert.

Die Gründe hierfür liegen sowohl in der vorherrschenden Konzeption vom Planungsprozeß selbst, wie auch in der Art und Weise, die von dieser Konzeption ausgehend, die Rolle des Sozialwissenschaftlers definiert, ja wie viele Sozialwissenschaftler selbst bereit sind, ihre Rolle definieren zu lassen.

Die kritischen Punkte scheinen zweifacher Natur zu sein:

- o einerseits geht es um das Verhältnis des Planers zu seinem Objekt, genauer gesagt um das Maß der Souveränität, das die Planung gegenüber dem zu Planenden besitzt;
- o zum anderen geht es um die Ziele, an denen sich Planung orientieren soll und die durch Planung zu verwirklichen sind.

Beides, die Vorstellung von der Beziehung zwischen Planung und ihrem Objekt und die Frage nach den Zielvorstellungen sind eng miteinander verknüpft.

Traditionell versteht sich der Planer als "Gestalter"; Planung ist ein "Werk", dessen schöpferisch-künstlerischer Charakter unbestritten ist, in dem sich auch die unverkennbare "Handschrift" eines Städtebauers ausdrückt, seine schöpferische Individualität, die sich dann in der Realität höchstens an bürokratischen Hemmnissen, Engstirnigkeit, kurzfristigen finanziellen Interessen oder politischen Intrigen stößt.

Insofern sind die utopischen Stadtentwürfe des 18. Jahrhunderts die reinste Ausprägung planerischen Wirkens - oder wären es vielmehr geworden, wenn sich ein Fürst bereit gefunden hätte, sie in die Wirklichkeit umzusetzen.

Nun sind freilich die Grenzen, die der schöpferischen Souveränität des Planers gezogen sind, zu offensichtlich; die Planung müßte sich, wenn sie etwas bewirken wollte, irgendwie mit

ihnen abfinden. Dies geschah in der Vergangenheit in zweifacher Weise:

- o indem sich Planung vorzüglich auf jene Aufgaben konzentrierte, in denen der Gestaltungsspielraum, die Möglichkeit zur Durchsätzung souveräner Planungsabsichten maximal war und ist - hierdurch erklärt sich vor allem anderen die zentrale Bedeutung, die der Planung neuer Wohnsiedlungen in den sich rasch ausbreitenden Städten, der Planungspraxis und auch der Planungstheorie zukam und zukommt;
- o indem der Planer resigniert, seine nicht realisierbaren Konzepte als quasi metaphysischer Utopie kultiviert und in seiner praktischen Arbeit einen blanken pragmatischen Lavigieren zwischen den realen Vorgegebenheiten und den an ihn herantretenden unmittelbaren Interessen verfällt.

Es bedarf wohl keiner längeren Erklärung, daß beide Reaktionen einer vernünftigen Lösung der zentrumsrelevanten Planungsprobleme nicht besonders zuträglich sind.

Die Frage nach den Zielen ist dieser teils utopischen, teils resignierend pragmatischen Konzeption von Planung untergeordnet. Der souveräne Künstler, der ganz neue Städte entwirft, beansprucht für sich, die Ziele, denen sein Werk zu dienen hat, aus seiner eigenen schöpferischen Inspiration zu entnehmen; er setzt zumeist an einer Kritik nicht nur der herkömmlichen Bauformen, sondern auch der in sie eingebetteten Gesellschaft an und erhebt den uns häufig oftmals unerträglich pathetischen, in früheren Generationen aber weit verbreiteten Anspruch, mit einem neuen Bauen auch einen neuen Menschen und eine neue Gesellschaft zu schaffen.

Lange Zeit hindurch beherrschte diese Tendenz auch den Bau neuer Siedlungen, in denen sich, wie im folgenden noch zu zeigen sein wird, vorwissenschaftliche Kultur- und Gesellschaftskritik und reine Ideologie in vielfältigster Form nie-

derschlugen.

Der Pragmatiker hingegen, der sich resignierend nahezu jeder Souveränität begibt, braucht sich die Frage nach den Zielen gar nicht zu stellen, ist sein Handeln doch so sehr von den Grenzen des Möglichen bestimmt, daß für die Frage nach dem Wünschenswerten, soweit es nicht über die blanke Evidenz hinausgeht, kaum mehr Raum bleibt.

Nun gewinnt freilich seit einer knappen Generation die Erkenntnis an Boden, daß Planung gleichzeitig mehr und weniger zu sein hat als Lavieren von Tag zu Tag oder Schwelgen in niemals realisierbaren Utopien. Ganz offensichtlich ist sich eine wachsende Zahl von Planern und Städtebauern (wobei im übrigen die semantische Verschiebung, ein Begriff des Städtebauers sowie des Stadtplaners, nicht ohne Bedeutung ist) der Notwendigkeit bewußt, die Frage der Ziele wie das Problem der Beziehung zum Gegenstand ihrer Arbeit zu stellen, eine Entwicklung, die sich zunächst einmal in einer wachsenden Unsicherheit, in einem zunehmenden Orientierungsbedürfnis der Planer ausdrückt.

2. Die Stadt als Paradigma für sozialwissenschaftliche Forschung

Es ist angesichts der eben skizzierten, höchst problematischen Beziehungen zwischen einer selbst weithin unzureichenden Planungstheorie und Planungspraxis und sozialwissenschaftlicher Theorie und Forschung, die sich ihrer selbst, ihrer Prämissen und vor allem ihrer realen Aufgabe keineswegs sicher ist, nicht verwunderlich, daß ein Gutteil der sozialwissenschaftlichen Arbeiten, die unter den Titeln wie Stadtsoziologie, Stadtforschung u.ä. rubriziert werden können, in Wirklichkeit mit der Stadt als Objekt der Planung kaum etwas zu tun haben. Dies schließt nun allerdings nicht aus, daß sie einen erheblichen und zumeist sehr fragwürdigen Einfluß auf die Planung selbst haben können.

Besonders hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang zwei Schulen. Die eine wurzelt in der Großstadtkritik, die in der Frühgeschichte der Sozialwissenschaften eine bedeutsame Rolle spielte, und ist im wesentlichen literarisch ideologisch spekulativ, selbst wenn sie sich in Einzelfällen auf empirische Daten stützt; die andere, die zumindest in quantitativer Hinsicht zu den fruchtbarsten Richtungen empirischer Sozialforschung gehört, wird durch den Begriff der Gemeinde-Soziologie und Gemeindeforschung ausreichend bezeichnet.

a) Großstadtkritik

Die Frühgeschichte der Sozialwissenschaften kennt eine große Zahl von Untersuchungen, Studien und Analysen, welche sich mit der industriellen oder im Industrialisierungsprozeß befindlichen Großstadt beschäftigen.¹⁾

Im Zentrum dieser Arbeiten stand die weithin noch vor-soziologisch, das heißt geschichtsphilosophisch oder biologistisch formulierte Frage nach spezifischen sozialen Problemen und Prozessen, die in der Großstadt auftraten oder sich hier in besonders reiner und charakteristischer Weise beobachten ließen.

Insbesondere erscheint die Großstadt - erscheinen, genauer gesagt, die sich im Zug der Industrialisierung rapide ausbreitenden Arbeitervorstädte - als der Ort, an dem sich die sozialen Probleme der Industrialisierung und des sich entfaltenden Kapitalismus in vorzüglichster Weise manifestierten: Verelendung, Ausbeutung, politische und soziale Unterdrückung des Proletariats bei den Sozialisten wie Friedrich Engels; Vermassung, Zerstörung der Volkskraft durch Ausschweifungen und

1)

Der unseres Wissens vollständigste Überblick über die frühe sozialwissenschaftliche Auseinandersetzung mit der Großstadt findet sich bei Elisabeth Pfeil: "Großstadtsoziologie", Bremen 1950 (überarbeitete Neuauflage in Vorbereitung).

Mangelnde Hygiene, Verführung der in die Stadt strömenden Landbevölkerung durch Luxus und umstürzlerische Ideen bei den konservativen Autoren wie Malthus, Riehl und noch im 20. Jahrhundert Oswald Spengler.

Allen diesen Arbeiten ist ein fundamental kritischer Ansatz gemeinsam. Kritik an der kapitalistischen Ausformung der Industrialisierung, vor allem aber konservative, kulturkritische Ablehnung der Großstadt als faßbarste Manifestation der Industrialisierung, der Entstehung des vierten Standes, der Auflösung traditioneller Ordnungen und der Zerstörung geistiger, religiöser und nationaler Werte.

Nur am Rande sei gesagt, daß der Erkenntnisertrag dieser Arbeiten gar nicht so gering ist, wie die kritische, ja pädemische Intervention der meisten Autoren zumeist vermuten ließe. So finden sich bei Engels wie bei Riehl oder den noch etwas früheren (d. h. chronologisch früheren, in bezug auf den Industrialisierungsprozeß jedoch zeitgenössischen) englischen Autoren eine Fülle von höchst interessanten Informationen, Statistiken oder sorgfältigen Beobachtungen über die demographische und soziale Entwicklung der frühindustriellen Großstadt.

Die Entfaltung der Sozialwissenschaften seit dem Ende des 19. Jahrhunderts hat dieser offen kritischen Auseinandersetzung mit der Großstadt als Symbol oder privilegiertem Ort der Industrialisierung weitgehend den Boden entzogen bzw. sie aus dem Bereich der Wissenschaft in den des Journalismus abgedrängt. Dennoch gibt es eine Reihe von jüngeren Arbeiten, Ansätzen, Forschungen und Publikationen, die sich letzten Endes als Nachfolger der Großstadtkritik des 19. Jahrhunderts, wenn auch zum Teil mit deutlich verschobenen Absichten, darstellen. Dies gilt für einen Teil der französischen sozialanthropologischen Forschung¹⁾ sowie für eine Reihe neuerer deutschsprachiger

¹⁾ Vor allem Halbwachs und Chombard de Lauwe

Veröffentlichungen, deren zentrale Intention in einer Kritik der (auf der früheren Großstadtkritik fußenden) heutigen Stadtplanungspraxis liegt.¹⁾

Obwohl die Großstadtkritik, weil sie eben nicht das Funktionieren und die Entwicklung der industriellen Großstadt erklären und transparent machen will, sondern nur insoweit darstellt, als sich ihre Erscheinung an explizit gesetzten oder in der Mehrzahl der Fälle implizit vorausgesetzten Werten messen läßt, obwohl sie also dem Planer kann dazu helfen kann, seinen Objektbezug zu klären und zu differenzieren, übte sie bis heute einen starken, ja zeitweise dominierenden Einfluß auf die Planung aus, der sie in dem Maße Zielvorstellungen lieferte, in dem sich Planung eben nicht mehr bloß als künstlerischer Gestaltungsprozeß, sondern explizit als Vollzug eines gesellschaftlichen Auftrages verstand.

Die Gartenstadtbewegung, das aus ihr entstandene Konzept der "organisch" gegliederten, durchgrünten und aufgelockerten Stadt, die große Bedeutung der Nachbarschaftsidee wie auch die zentrale Bedeutung, die der Kritik an der Bodenspekulation im Rahmen des "Gesellschaftsbildes" der Planer zukommt, da sie sich als die einzige Ursache für die Verelendung der großstädtischen Bevölkerungsmassen darstellte - alle diese Ideen, positiven oder negativen Zielvorstellungen sind letzten Endes nur Nachwirkungen der großstadtkritischen Analysen des 19. Jahrhunderts.

Die Bedeutung der Großstadtkritik und ihres Einflusses auf die Planung muß für unsere Fragestellung in erster Linie negativ gesehen werden: Indem die scheinbar positive Umsetzung

¹⁾ Stellvertretend für andere vgl. Pfeil, Elisabeth
Großstadtforschung 1965
Bahrdt, Hans Paul: Soziologie der Großstadt, Hamburg 1962,
Edgar Salin u.a. Hrsg. Polis und Regio, a.a.O.

der Kritik an der modernen Großstadt, genauer gesagt, an negativen sozialen Erscheinungen in ihr, dem Planer als zureichendes Surrogat des von keiner politischen Instanz mehr klar verkörperten Bauherrnwillens erschien, hat die städtebauliche Rezeption der Großstadtkritik vermutlich den Prozeß der Bewußtwerdung der Grenzen wie Möglichkeiten der Planung, des spezifischen Objektbezugs von Planung und der notwendigen Trennung von Objektbezug und Zielvorstellung, - der sich im vorausgehenden Abschnitt als Voraussetzung einer produktiven Kooperation zwischen Sozialwissenschaften und Planung erwies -, sicherlich nicht gefördert und wahrscheinlich erheblich erschwert und verzögert.

b) Die Gemeindesoziologie

Die Gemeindesoziologie, die in der Entwicklung der amerikanischen Sozialwissenschaften in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts eine ähnlich wichtige Rolle spielte, wie die Industriesoziologie in Kontinentaleuropa, vor allem in Deutschland, reflektiert:

- o einerseits die zunehmende Unsicherheit der amerikanischen Gesellschaft gegenüber ihrem eigenen traditionellen Selbstverständnis als einer Vereinigung freier Bürger, die innerhalb überschaubarer Einheiten ihre eigenen Angelegenheiten zufriedenstellend zu regeln in der Lage sind;¹⁾
- o andererseits die wachsende Bedeutung empirischer Sozialforschung, für welche Gemeindestudien ein privilegiertes Feld darstellen.

¹⁾ Wie mächtig dieses Selbstverständnis einer auf dörflich-kleinstädtischen Selbstverwaltung gegründeten Gesellschaft noch heute ist, zeigt sich gegenwärtig (Herbst 1968) in einer bestürzend deutlichen Weise in dem Achtungserfolg, den die hierauf und tatsächlich nur hierauf sich gründende Präsidentschaftskandidatur von Wallace auch in den industriellen Ballungszentren der Vereinigten Staaten hat - das Problem der Rassentrennung stellt sich seit dem Sezessionskrieg politisch in aller erster Linie als Alternative von lokaler Selbstverwaltung und Zentralmacht.

Diese vorwissenschaftlichen Impulse der Gemeindesoziologie sind allein instand, das immer noch weit verbreitete Mißverständnis zu erklären, dem nicht nur Planer, sondern auch Soziologen selbst unterliegen und demzufolge die sozialwissenschaftlichen Analysen von Gemeindestrukturen im Sinn der Gemeindesoziologie einen praktikablen Beitrag zu den Planungsproblemen der modernen Großstadt zu liefern vermögen.

Das Mißverständnis hierbei ist ein doppeltes:

1. Einmal wird fälschlich angenommen, daß die Analyse der geschlossenen, überschaubaren "sozialen Struktur" der Gemeinde einen wesentlichen Beitrag für die Erkenntnis und Erklärung von Strukturen und Funktionszusammenhängen in modernen Großstädten zu liefern instand sei.¹⁾

2. Zum anderen übersieht man, daß zentrales Objekt der Gemeindesoziologie ja eben nicht die in erster Linie planerischer Intervention zugänglichen und bedürftigen Dimensionen des sozialen Gebildes Stadt sind, sondern daß die Gemeinde als "eine globale Gesellschaft vom Typus einer lokalen Einheit, die eine unbestimmte Mannigfaltigkeit von Funktionskreisen, sozialen Gruppen und anderen sozialen Erscheinungen in sich einbegreift, welche zahllose Formen sozialer Interaktionen und gemeinsamer Bindungen sowie Wertvorstellungen bedingen"²⁾,

¹⁾ Obwohl die klassische Studie von Homans schon 1950 auf's deutlichste bewiesen hat, daß der gesamte konzeptuelle und methodische Apparat der klassischen Gemeindesoziologie in dem Augenblick versagt, in dem man sie nicht mehr auf traditionelle Klein- und Mittelstädte, sondern auf industrielle Großstädte anzuwenden versucht (Homans, *The Human Group*, 1951)

²⁾ R. König, *Grundformen der Gesellschaft: Die Gemeinde*, Hamburg 1958, S. 28

was die Gemeindesoziologie eigentlich interessiert, ist also eben nicht das spezifische Objekt von Planung, sondern sind die sich in einer Gemeinde nur manifestierenden abstrakten Strukturmerkmale gesamtgesellschaftlicher Art.¹⁾

In dieser zugegebenermaßen extremen Formulierung, die jedoch nur die Grundtendenz aller gemeindesoziologischen Arbeiten besonders scharf herausarbeitet, wird die Planungsirrelevanz dieses Forschungsansatzes ganz offensichtlich.

Dies schließt natürlich nicht aus, daß die zahlreichen, wo nicht zahllosen empirischen Gemeindestudien, die zunächst in den Vereinigten Staaten und dann mit der Ausbreitung der amerikanischen Soziologie auch in Europa und anderen Kontinenten durchgeführt wurde, immer wieder eine Fülle von Einzeldaten erbrachten, die für eine planungsorientierte und planungsrelevante Großstadtforschung bedeutsam sein können - wie sich ja auch zeigen wird, daß die im folgenden zu besprechenden Ansätze der Forschung und Theoriebildung (und hier vor allem die neuere Schule der Sozialökologie) nicht selten auf

1) So sagt König im Anschluß an die oben zitierte Definition der Gemeinde, daß der soziale Strukturzusammenhang, der über das Überleben der betreffenden Gemeinde und ihre soziokulturelle Identität entschied, unabhängig sei "von den zahllosen Einzelercheinungen, die ihm einen spezifischen Inhalt geben ... also etwa Siedlungsform, Lage, Größe, Verkehrssystem, Schichtung der Bodennutzung und Wohnlage innerhalb der Gemeinde ... dann das wirtschaftliche System mit seinen Diensten und Arbeitsplätzen"
a.a.O., S. 29

empirische Vorleistungen zurückgreifen, die Gemeindestudien entstammen.¹⁾

Eine höchst problematische planungsorientierte Anwendung der Gemeindesoziologie ist in neuerer Zeit bei dem Versuch zu beobachten, aus einer Analyse kommunaler, lokaler und regionaler Herrschafts- und Einflußstrukturen Ansatzpunkte für eine mehr oder minder offen manipulative Durchsetzung planerischer Konzepte zu gewinnen, die andernfalls an dem Widerstand lokalisierter Einzelinteressen zu scheitern drohen.²⁾

Wie die Großstadtkritik hat auch die Gemeindesoziologie, so wenig sie eigentlich mit den Problemen der Stadtplanung zu tun hat, einen nachhaltigen Einfluß auf die Stadtplanung ausgeübt. Dies gilt vor allem für die Konkretisierung der Nachbarschaftsidee bei Planungen von neuen Siedlungen, bei der zunehmend, zunächst in den angelsächsischen Ländern, in neuester Zeit aber auch in einzelnen Fällen in Deutschland, gemeindesoziologische Konzeptionen und Analyse als Zielfunktionen zugrunde gelegt wurden. Auf eine scheinbar unwiderstehliche, aber von vielen Soziologen gar nicht wahrgenommene

1) Ein zusammenfassender Überblick über den Stand der Gemeindesoziologie findet sich außer bei König in einer Reihe von neueren Sammelwerken zur Großstadtsoziologie, insbesondere bei: Hatt, Paul K./Reiss, Albert J.: Cities and Society, Free Press, Illinois 1957

Hauser, Philip M. and Schnore Leo P.: The Study of Urbanization, John Wiley, New York 1965

Handlin, Oscar und Burchard, John (eds.) The Historian and the City, Cambridge, Mass. 1966

von besonderem Interesse für unsere Fragestellung sind die Arbeiten von Theodorsen und Schnore bzw. Hauser-Schnore, die als Repräsentanten der jüngeren sozialökologischen Schule die gemeindesoziologischen Beiträge ziemlich bewußt im Hinblick auf ihren Ertrag für Großstadtforschung im eigentlichen Sinn ausgewählt haben.

2) Vgl. hierzu u.a. Drewe, Paul, KZfSS XVIII/S. 102 ff., ferner A.A. Altshuler: The City Planning Process - A Political Analysis, Cornell University Press, Ithaca N.Y. 1965; die Arbeit von Altshuler läßt sich allerdings nur in Teilaspekten dieser Tendenz zuordnen und enthält höchst aufschlußreiche Analysen über den Planungsprozeß selbst und damit über Selbstbewußtsein, Methodik und Konzeption der Planer. An grundlegenden Arbeiten seien ferner noch zitiert Hunter, Floyd, Community Power Structure, Chapel Hill, New York 1953; Morris Janowitz, und William Alonso, Regional Development and Planning, A Reader, The M.I.T. Press, Cambridge Mass. 1964

Weise erhalten soziologische Begriffe, die zunächst nur deskriptiven Charakter haben oder als komparative Indikatoren für verschiedene Zustände in Gemeinden betrachtet wurde, in den Augen der Planer normativen Gehalt. So ging es vor zwei oder drei Jahrzehnten mit dem Nachbarschaftsbegriff, der zunächst von Sozialökologen und Sozialgeographen zur Bezeichnung einer topographisch abgrenzbaren Einheit benutzt wurde, die über den "Block" hinausreicht, jedoch kleiner ist als die Gemeinde oder das Stadtviertel und in seiner Größenordnung etwa der Pfarrgemeinde oder dem Schulsprengel deutscher Tradition gleichkommt (für die es aber in den USA kaum vergleichbare Größen gibt); dieser Begriff, der lediglich einen Raum bezeichnen soll, in dem eine hohe Chance besteht, daß sich viele Einwohner gegenseitig kennen, erhielt dann unmerklich bei den Planern normativen Charakter, indem sie ihre Planung darauf abstellten, "Nachbarschaft" als Zusammenhalt, Überschaubarkeit, potentiellles Gemeinschaftserlebnis zu ermöglichen. Ebenso geht es nunmehr mit dem Begriff der Integration, den man streng genommen in der Gemeindesoziologie eigentlich nur benutzen darf, um die mehr oder minder hohe Kohäsion der Gemeindebewohner zu messen, der aber heute selbst bei Soziologen dazu tendiert, ein Wertmaßstab zu werden, den "richtige" Planung zu maximieren habe.¹⁾

1) Sehr deutlich ist dieses Umkippen eines empirisch deskriptiven Instruments in eine Wertgröße zu beobachten bei H. Oswald: Die überschätzte Stadt, Olten und Freiburg i.B., 1966. Oswald kritisiert zwar mit Recht den ideologischen und historisierenden Charakter des Nachbarschaftsbegriffs, erfüllt dann jedoch im weiteren implizit "Integration" mit ganz ähnlicher Funktion als Orientierungspunkt für die Beurteilung von planerischen Entscheidungen ein.

3. Die Stadt als Forschungsobjekt

Geht man von der oben skizzierten Konzeption der Planung als einer bewußten, zielgerichteten und steuernden Intervention in vielfältig miteinander verschränkte und in vielfacher Weise räumlich gebundene soziale und ökonomische Beziehungen und Entwicklungen aus, so lassen sich alle Untersuchungen als planungsrelevant betrachten, die wesentliche Aspekte dieser sozialen und ökonomischen Zusammenhänge und Entwicklungen, insbesondere im Hinblick auf ihre reale Beeinflussung bzw. ihre prinzipielle Beeinflussbarkeit durch Planung zu erfassen, zu beschreiben und zu erklären suchen.

In dieser Perspektive sind vor allem zwei Ansätze sozialwissenschaftlicher Forschung zu nennen, die die Stadt jeweils in einer oder mehreren Dimensionen analysieren: Die Sozialökologie, bei der wieder deutlich zwischen einer älteren und einer neueren Schule unterschieden werden muß, und die Analyse der Stadt als ökonomische Einheit. Es ist kennzeichnend für den gegenwärtigen Entwicklungsstand von Stadtplanung und Stadtforschung und ihrer Kooperation, daß diese Forschungsrichtungen alles in allem bisher eine wesentlich geringere Wirkung auf die Planung zu haben scheinen als die unter 2. besprochenen theoretischen und empirischen Arbeiten, obwohl deren Ergebnisse im eigentlichen Sinn kaum planungsrelevant sind.

a) Die Chicago Schule der Sozialökologie

Einem ähnlichen Impuls gehorchend wie viele Arbeiten der frühen amerikanischen Gemeindesoziologie (Nämlich dem Interesse an den Phänomenen der Integration und Gleichgewichtsstörungen, die von der Industrialisierung in amerikanischen Städten ausgelöst wurden, aber im Gegensatz zur Gemeindesoziologie sehr viel stärker von der europäischen Tradition einer historisch orientierten, wenigstens ihrem Anspruch nach integralen Sozialwissenschaft

beeinflusst ¹⁾, entwickelte sich in den zwanziger Jahren unseres Jahrhunderts in Chicago ein Zentrum sozialwissenschaftlicher Stadtforschung, das vor allem durch die Namen Park und Burgess gekennzeichnet ist, die um 1910 erstmals den Begriff der "Human Ecology" gebrauchten. ²⁾

1) Der Einfluß der europäischen Sozialwissenschaft auf die frühe Chicago Schule ist prinzipiell unbestritten, läßt sich jedoch in einzelnen schwer beweisen; Durkheim wird relativ häufig und Simmel (bei dem Park u.a. studiert hatte) gelegentlich zitiert; explizite Verweise auf Max Weber fehlen fast vollständig, obwohl vor allem bei Park deutliche Affinitäten zum Max Weber'schen Denken bestehen; der Grund kann darin liegen, daß die unmittelbar großstadtrelevanten Arbeiten von Max Weber erst relativ spät, d. h. nach Parks intensiver Auseinandersetzung mit der europäischen Sozialwissenschaft erschienen sind.

2) Die meisten klassischen Arbeiten der frühen Chicago Schule wurden in den vergangenen Jahren neu aufgelegt oder in Sammelwerken wieder abgedruckt.

In erster Linie zu nennen sind:

Theodorson, George A.: Studies in Human Ecology, Evanston, Row Peterson, 1961

Park, R.E., Burgess, E.W. and McKenzie R.D.: The City, The University of Chicago Press, Chicago 1967

Zusammenfassende Analysen der frühen Chicago Schule und ihres Einflusses auf die weitere Entwicklung der Großstadtforschung finden sich vor allem bei:

Burgess, E. and Logue, Donald G.: Contributions to Urban Sociology, The Univ. of Chig. Press, Chicago 1964

Hauser, Philip M., Duncan, Otis D. (eds.): The Study of Urbanization, Chicago 1959

dar.bes.: Human Ecology and Population Studies, v.O.D. Duncan

Dickinson, Robert E.: City, Region, Regionalism, London, Routledge & Kegan Paul 1960

Im "Bild der Stadt" der frühen Chicago Schule sind vier Elemente besonders bemerkenswert:

- o die Stadt wird als ein totales Sozialphänomen im Sinne von Durkheim verstanden, d. h. ein vieldimensionales und vielschichtiges Gebilde, dessen einzelne Teile nur aus ihrem Bezug zur Gesamtheit verstanden werden können (in der heutigen Terminologie müßte man von einem "System"-Denken sprechen, ein Konzept, das jedoch der frühen Chicago Schule noch fremd sein mußte);
- o dieses Gebilde hat eine historische Dimension, was nicht nur bedeutet, daß es sich entwickelt, sondern daß im Rahmen dieser Entwicklungen Ungleichzeitigkeiten, Sprünge, Widersprüche und Konflikte auftreten können;
- o Funktionieren und Entwicklung dieses sozialen Gebildes werden unter den gesellschaftlichen Bedingungen, unter denen sich die Industrialisierung (und damit das Wachstum der Großstadt) vollzieht, in beträchtlichem Maße von ökonomischen Gesetzen bestimmt, insbesondere von Markt- und Allokationsmechanismen, die verstehbar und damit prinzipiell die Grundlagen für Erklärung und Prognose bieten;
- o die Stadt als sozioökonomisches Gebilde hat eine räumliche Dimension, die sie von nahezu allen anderen sozialen Gebilden ähnlich hohen Totalitätscharakters unterscheidet, wobei das Spezifikum dieser räumlichen Dimension nicht nur in der Abgegrenztheit nach außen liegt (die ja auch die Gemeinde-soziologen anerkennen), sondern in ihrem strukturbestimmenden Effekt und darin, daß sich wesentliche sozioökonomische Entwicklungen räumlich manifestieren und in ihren Wirkungen in topographischer Abbildung beschreiben lassen.

Angesichts dieser hervorstechenden Merkmale des Stadtkonzeptes der frühen Chicago Schule, von denen viele erst in neuester Zeit wieder von der Stadtforschung in ihrer Bedeutung entdeckt

wurden, ist es auf den ersten Blick nahezu unverständlich, daß die frühe "Sozialökologie", die ihre Hochblüte in den zwanziger und dreißiger Jahren erlebte, zu keiner kontinuierlichen Weiterentwicklung Anlaß gab. Der Grund hierfür dürfte vor allem darin liegen, daß sich die frühen Sozialökologen außerstande sahen, diese zentralen Merkmale der Stadt in spezifisch sozialwissenschaftlichen Begriffen und Theoremen zu fassen, in großem Umfang auf sozialwissenschaftlich höchst problematische Prämissen zurückgriffen und hierdurch der praktischen Anwendbarkeit und der Möglichkeit zur Fortentwicklung ihrer Ansätze fast unübersteigbare Grenzen zogen.

Die größte Schwäche der frühen Chicago Schule liegt in ihrem dann sehr zu Recht scharf kritisierten "Biologismus". Mangels einer, dem totalen, vieldimensionalen und vielschichtigen Charakter adäquaten, sozialwissenschaftlichen Theorie, betrachtete sie die Stadt als einen "Organismus" (d. h. zwar als System, aber eben als ein biologisches System, das wesentlich anderen Gesetzen gehorcht als soziale Systeme); sie verfielen dann fast zwangsläufig der Versuchung, die beobachteten Sachverhalte durch biologische Begriffe - "Wachstum", "Verfall", "Auslese" u.ä. - zu definieren und durch die von diesen Begriffen implizierten biologischen Gesetzmäßigkeiten zu erklären.

So stellen sich dann in den Untersuchungen der frühen Chicago Schule prinzipiell richtig beschriebene Phänomene und Prozesse, - wie beispielsweise der Nutzungswandel in den älteren Teilen der Stadt, und, in den späten Arbeiten, die sektoral gebrochene Ausdehnung der Stadt in Ringen mit jeweils verschiedenen ökonomischen Funktionen, sozialer Struktur und Bebauungsform -, als Ergebnisse quasi biologischer Prozesse dar und werden durch behauptete, keiner theoretischen oder empirischen Überprüfung standhaltende Kausalitäten erklärt.

Der unmittelbare Einfluß der frühen Chicago Schule auf die Stadtplanung dürfte gering sein, was sich wohl am deutlichsten

daran zeigt, daß erst Jahrzehnte später von den Stadtplanern als Problem überhaupt registriert wurde, was beschrieben zu haben zu den wesentlichsten Leistungen der frühen Chicago Schule gehört, nämlich der "Verslumungsprozeß" in den Randteilen der vor- oder frühindustriellen Großstädte; erst seit den fünfziger, wenn nicht sechziger Jahren beginnt der Städtebau in den Vereinigten Staaten wie in Europa, der Steuerung der Entwicklung dieser Gebiete überhaupt Aufmerksamkeit zu schenken.

Sehr viel leichter fanden die biologischen Analogien Eingang in das Stadtkonzept der Planer, ohne daß man sagen kann, inwieweit es sich hier um eine Kausalwirkung oder nur um eine korrelative Erscheinung handelt, die sich aus paralleler Rezeption bestimmter Denkströme des 19. Jahrhunderts erklären läßt. Unbestreitbar ist in jedem Falle, daß die organizistische Vorstellung von der Stadt, aus der dann auch der Versuch resultiert, das "Wachsen" der Stadt "organisch" zu lenken und zu gestalten, einen Grundtenor des städtebaulichen Denkens bis in die jüngste Zeit darstellt.¹⁾

b) Neue Ansätze der ökologischen Großstadtforschung

Die Blütezeit der Chicago Schule fiel in die zwanziger und dreißiger Jahre unseres Jahrhunderts. Seit den späten

¹⁾ Nicht zufällig veröffentlichte ein jüngerer Vertreter der modernen, in gewisser Weise den globalen Ansatz der Chicago Schule weiterführenden amerikanischen Stadtforschung, die sich im wesentlichen unter dem Begriff der "human environment"-Forschung zusammenfassen läßt, einen vielbeachteten polemischen Artikel mit der Überschrift: "The city is not a tree", in dem er dem biologischen Totalitätsbegriff den Begriff des "Systems von Systemen" gegenüberstellt, Christopher Alexander (besprochen im M.I.T.-Journal 1966)

dreißiger Jahren wurden ihre theoretischen Prämissen wie ihre begrifflichen und methodischen Instrumente Gegenstand immer schärferer Kritik, so daß man in den vierziger Jahren faktisch von einem Ende der Chicago Schule als selbständiger wissenschaftlicher Denk- und Arbeitsrichtung sprechen konnte.

Die Kritik setzte vor allem an zwei Punkten ein:

- o an den biologistischen Grundprämissen (und der Unterscheidung zwischen einem "soziokulturellen" und einem "biotisch subsozialen" Bereich städtischen Lebens, welch letzterer in Analogie zur Ökologie pflanzlichen und tierischen Lebens verstanden werden könnte);
- o an den letzten Endes hieraus abgeleiteten methodischen Instrumenten, so vor allem der Analyse von "natürlichen Zonen" (natural areas), die als homogene, mit einem quasi autonomen Leben begabte Einheiten verstanden wurden, und den Versuchen, statistische Zusammenhänge durch "ökologische Korrelationen" zwischen Durchschnitts- oder Verteilungsparametern dieser "natürlichen Zonen" zu beschreiben und zu erklären.¹⁾

Um so erstaunlicher mag es auf den ersten Blick erscheinen, daß sich um die Mitte der fünfziger Jahre das Interesse an den Zusammenhängen zwischen räumlichen, insbesondere städtischen Strukturen einerseits, sozioökonomischen oder sozialpsychologischen Phänomenen und Prozessen andererseits, das den Grundimpuls der frühen ökologischen Schule ausgemacht

¹⁾ Zur Kritik an der Chicago Schule vgl. vor allem A. Theodorson (Hsg.) *Studies in Human Ecology*, Evanston-New York 1961, vor allem die in Teil I, Sektion B enthaltenen Aufsätze bzw. Auszüge aus größeren Werken von Davies (1938), Alihan (1938), Gettys (1940), Hatt (1946), Hollingshead (1947) und Robinson (1950).

hatte, erneut an Aktualität gewann; zumindest seit dem Ausgang der fünfziger Jahre gibt es in den Vereinigten Staaten wie in Europa eine Reihe von sozialwissenschaftlichen Richtungen und Schulen, die sich selbst mehr oder minder offen als Fortsetzung einer kritisch revidierten Tradition der Chicagoer Ökologie verstehen oder wesentliche Denkansätze, Prämissen, Begriffe oder Methoden der Chicago Schule übernommen haben. Diese Renaissance der sozialwissenschaftlichen Großstadtforschung seit der Mitte der fünfziger Jahre ist durch ein ganzes Bündel von Faktoren zu erklären, darunter vor allem:

- o Praktisch-politische Probleme, die den Anstoß zu intensiver Stadtforschung geben; vor allem das riesige nordamerikanische Bundesautobahnprogramm, das in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre vom Kongreß verabschiedet wurde; ferner sind zu nennen die Mitte der fünfziger Jahre in großem Umfang sichtbar werdenden, durch Neuorientierung der Verkehrswege und das rapide Wachstum der Suburbs verursachten Veränderungen in der Struktur der amerikanischen "Metropolitan Areas" und die Urbanisierungsprobleme in Entwicklungsländern, die vor allem im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen, sozialen und politischen Entwicklungshilfe bedeutsam wurden;
- o die Reaktion eines Teils der amerikanischen Sozialwissenschaften auf die Gefahr des Soziologismus oder sozialpsychologischen Reduktionismus, aus der Ansätze zur Bildung komplexer sozialwissenschaftlicher Theorien und zur Entwicklung von Methoden entstanden, die in der Lage sind, diese Theorie empirisch zu testen und zu verifizieren;
- o die Konvergenz von Entwicklungen in einzelnen Fachrichtungen der Sozialwissenschaft, die jeweils an die Grenzen gestoßen waren, innerhalb derer eine unidisziplinäre Analyse noch sinnvoll ist.

So stellt sich der modernen Stadtökologie, ob sie sich nun als "Human Ecology", "Sozialgeographie" oder "Human Geographie" oder "Stadtsoziologie" bezeichnet, die Großstadt als ein komplexes soziales Gebilde dar, das wesentlich durch eine historische Dimension gekennzeichnet ist, dessen Analyse hohe praktische Bedeutung besitzt und bei dessen Erforschung die spezifischen Fragestellungen, Theorien und Methoden vieler, wenn nicht aller Fachrichtungen der Sozialwissenschaft zu kooperieren haben.

Die Beziehung zur frühen Ökologie liegt vor allem darin, daß man die sozialen Strukturen, Phänomene und Prozesse der Stadt nicht aus sich selbst heraus, sondern unter Rekurs auf "objektive" Faktoren zu erklären versucht; die kritische Distanz zur Chicago Schule darin, daß man diesen Faktoren selbst ihren "natürlichen" Charakter zu nehmen und sie ihrerseits gesellschaftlich zu definieren sucht.

Der von Duncan und Schnore, vielleicht den beiden interessantesten Vertretern der modernen ökologischen Schule, sogenannte "ökologische Komplex" besteht aus vier Gandelementen: Umwelt, Bevölkerung, soziale Organisation und Technologie, wobei der Faktor "Umwelt" im Gegensatz etwa zu Mumford selbst wiederum nicht als natürliche Vorgegebenheit, sondern als Mischung von natürlichen und künstlich geschaffenen Fakten verstanden wird. Wesentlich ist vor allem, daß von Duncan und Schnore die soziale Organisation in einem sehr viel weiteren Sinne verstanden wird als etwa in der Organisationssoziologie und insbesondere über die zentrale Größe der Arbeitsteilung die Gesamtheit der wirtschaftlichen Faktoren umschließt.

Die moderne Stadtökologie hat freilich, soweit sie sich in bereits veröffentlichten Arbeiten niederschlägt, noch keineswegs die Reife und Geschlossenheit erlangt, die etwa die Chicago Schule (freilich vielleicht gerade ihrer zentralen Schwächen wegen) besessen hatte. Dies macht es schwierig,

eindeutige Abgrenzungen und Zordnungen vorzunehmen, wie sie etwa Sjoberg in seinem Beitrag zu einem Sammelwerk versucht hat, dessen Herausgeber (Hauser und Schnore) sich explizit von seiner Klassifikation distanzieren.¹⁾ Wenngleich offensichtlich viele Sozialwissenschaftler grundsätzlich mit der Bedeutung der vielen Bestandteile des ökologischen Komplexes von Duncan und Schnore übereinstimmen, ist doch weder deren genaue Definition, noch ihr relatives Gewicht, noch vor allem das Problem ihrer Interdependenz eindeutig geklärt.

So liegt gegenwärtig die Bedeutung der neuen ökologischen Schule in der Großstadtforschung sehr viel mehr in dem Anspruch, den sie erhebt, als in den tatsächlichen empirischen und theoretischen Leistungen, die sie aufzuweisen hat.

Hierfür sind wohl drei Gründe verantwortlich:

- o Der Versuch, eine ihrem Anspruch nach interdisziplinäre Theorie von Struktur, Funktionieren und Entwicklung der modernen Stadt zu entwerfen, welche dem Elaborationsgrad der in den Einzeldisziplinen bestehenden partiellen Theorien gerecht werden kann, ist überaus schwierig und mühsam.²⁾

1) Sjoberg in Hauser und Schnore, a. a. O., vgl. auch S. 51

2) In dem schon zitierten Sammelwerk von Hauser und Schnore schließen zwei der renommiertesten amerikanischen Stadtökonomien ihren Überblick über den Stand von Theorie und Forschung in ihrem eigenen Fachgebiet mit der resignierten Feststellung, daß selbst bescheidene Fortschritte bei der Klärung der von ihnen aufgeworfenen offenen Frage die Arbeit einer ganzen Generation von Nationalökonomien voraussetzen würde;
Vernon und Hoover, in Hauser, Schnore, a.a.O., S. 205

- o das praktische Interesse, das auch, ja vielleicht gerade in den Vereinigten Staaten unmittelbare Voraussetzung für wirklich umfassende ehrgeizige Forschungsprogramme ist, galt bis vor kurzem offensichtlich nur partiellen Problemen der Großstadtforschung, wie zum Beispiel den Einflüssen des Autobahnbaues auf die bestehenden Stadtstrukturen;¹⁾
- o das zentrale Interesse vieler Vertreter der modernen ökologischen Schule gilt dem internationalen Vergleich und hier wiederum dem Vergleich zwischen vorindustriellen und industriellen Städten, ist also durch eine Perspektive bestimmt, innerhalb derer eine intensivere theoretische und empirische Klärung der spezifischen Entwicklungs- und Funktionsbedingungen industrialisierter Großstädte untergeordnete Bedeutung beikommt.²⁾

In der wissenschaftlichen Praxis hat dies zur Folge, daß die Mehrzahl der von den Vertretern der modernen Stadtökologie und ihren Schülern durchgeführten Studien zwar eine Fülle von partiellen Erkenntnissen brachten und vor allem auch erhebliche Verbesserungen der Methodologie lieferten, jedoch insgesamt weit hinter dem theoretischen Anspruch zurückbleiben, der diese Schule von den frühen Ökologien prinzipiell unterscheidet.

1) Schon in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre wurden im Rahmen des Bundesautobahnplanes etwa 50 sozialwissenschaftliche Forschungsaufträge vergeben, die vor allem der Klärung von Fragen wie der Beeinflussung des Grundstückswertes und der Standortbedingungen in den betroffenen Städten durch den Autobahnbau dienen sollten.

2) Der sehr geistvolle, eben schon skizzierte kritische Überblick von Sjöberg über den Stand der Großstadtforschung steht zum Beispiel explizit unter dem Zeichen der Anwendbarkeit der einzelnen Theorien und Denkrichtungen auf den Vergleich von Stadtstrukturen in entwickelten und unterentwickelten Ländern; Sjöberg in Hauser und Schnore, a. a. O.

c) Die Stadt als Wirtschaftseinheit

Ebenso wie die neueren ökologischen Studien sehen die wichtigsten bisherigen regionalen ökonomischen Arbeiten die Großstadt als eine geschlossene Einheit innerhalb eines umfassenderen Funktions- und Entwicklungszusammenhanges. Sie unterscheiden sich jedoch von ersteren durch einen bewußt partiellen Charakter, das heißt sie beziehen sich auf wenige als allein relevant betrachtete Dimensionen der Stadt; damit gewinnen sie die Möglichkeit zu einem sehr viel höheren Elaborationsgrad ihrer explikativen und zum Teil sogar prognostischen Modelle bzw. Rechenschemata.

Alle bisher besprochenen Richtungen der Stadtforschung stoßen, da sie ein möglichst umfassendes, alle wesentlichen Dimensionen der Stadt abdeckendes theoretisches Konzept anstreben, auf außerordentlich große Schwierigkeiten, wenn es darum geht, dieses Konzept als Ganzes zu operationalisieren, um hieraus empirisch zu belegende Zusammenhänge oder empirisch verifizierbare Arbeitshypothesen abzuleiten, weshalb denn auch in aller Regel die Empirie in bloßer soziographischer Bestandsaufnahme verharret, auf die dann mehr oder minder spekulative Theorien expost aufgesetzt werden können. Demgegenüber reduziert die ökonomische Stadtforschung ihr Feld auf wenige Dimensionen, die sich aber dann mit Hilfe quantifizierbarer, untereinander durch Rechenformeln verknüpfbarer Parameter abbilden lassen.

Drei Richtungen der ökonomischen Stadtforschung sind besonders hervorzuheben: Einmal Arbeiten, die auf dem Konzept der Metropolitan Economy (Gras) basieren, die wachstumstheoretischen Regionalanalysen und -prognosen und die Analysen, die das umfassende Phänomen der Urbanisierung betreffen. Eine vierte Richtung, die in einer sozusagen mikro-ökonomischen Perspektive partielle cost-benefit-Rechnungen und ähnliche Analysen anstellt, um z. B. das Verhalten von Planungsbehörden und Betrieben innerhalb der Stadt zu erklären oder zu orientieren, sei wenigstens erwähnt, aber nicht weiter behandelt.

Das Konzept der Metropolitan Economy

Schon in den zwanziger Jahren formulierte Gras ¹⁾ die These, daß die Analyse von Volkswirtschaften eine Fiktion darstelle, da ein erheblicher Teil der Wirtschaftsbeziehungen regionalisierten Kreisläufen zugehöre und nicht in überregionale Märkte einbezogen sei.

Dieses Konzept führte zur Unterscheidung zwischen einer regional "internen" und "externen" Wirtschaft, eine Unterscheidung, die in Deutschland vielfach mit den Begriffen der Grund- und Folgeleistung zu fassen versucht wird. ²⁾

Die Anwendung dieses Konzepts kann in zwei Richtungen geschehen:

- o einmal zur Analyse städtischer Wirtschaftsstrukturen und ihrer Entwicklungsdynamik, da vorausgesetzt werden darf, daß die stadt- (bzw. regional-) interne Wirtschaft anderen Entwicklungsbedingungen gehorcht als die stadtexterne Wirtschaft, die von überregionalen Märkten und der auf diesen Märkten herrschenden Nachfrage abhängig ist;
- o zum anderen kann man versuchen, mit Hilfe dieses Konzepts eine Stadt (bzw. Regional-) Typologie zu erstellen, wobei die einzelnen Einheiten jeweils nach der Art ihrer externen Wirtschaft und dem Verhältnis zwischen externer und interner Wirtschaft klassifiziert werden; hieraus ergeben sich dann Unterscheidungen etwa vom Typ "Industriestadt", "Verwaltungstadt", "Handelsstadt" u.ä. ³⁾

1) Siehe Theo-dorson, Studies in Human Ecology, a. a. O.

2) Vgl. Ipsen, Gunther, Rainer Mackensen, Daseinsformen der Großstadt, Bd. I, Industrielle Großstadt, Tübingen 1959

3) Vgl. hierzu insbesondere Isard, Walter, Location and Space-Economy, The M.I.T. Press, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, Mass., der auf der älteren Konzeption von Lösch und Heberle aufbaut.

Gegen die Brauchbarkeit dieses Konzepts werden in neuerer Zeit erhebliche Einwendungen gemacht.

Einmal wird vermerkt, daß seit den zwanziger Jahren sowohl die Ausdehnung der als autonomen zu betrachtenden Wirtschaftsregionen (d. h. Regionen, die sich in bezug auf wesentliche Leistungen selbst versorgen) zugenommen, wie ihre Abgrenzung nach außen diffus geworden sei; es ist jedoch höchst problematisch, mit einem Regionalkonzept zu arbeiten, mit dessen Hilfe es nicht möglich ist, eine gesamte Volkswirtschaft in klar abgegrenzte Räume zu gliedern.

Zum anderen wird darauf verwiesen, daß die Unterscheidung zwischen interner und externer Wirtschaft einer Region bestimmte Prämissen über die lokale Fixierung von Produktionsfaktoren beinhaltet, die mit der neueren Entwicklung offensichtlich in Widerspruch stehen; dies gelte insbesondere für die Mobilität des Kapitals, aber auch für die Mobilität der Arbeitskräfte.

Angesichts dieser beiden Einwände stellt sich das ursprüngliche, von Gas formulierte oder auch modifizierte Konzept der Regionalwirtschaft als Abbildung eines historischen Zustandes dar, das insofern keine Allgemeingültigkeit beanspruchen kann und insbesondere nicht in der Lage ist, Entwicklungen adäquat zu erfassen, deren wesentliches Merkmal gerade in seiner Veränderung besteht.

Wenn und insofern die Unterscheidung zwischen externer und interner Wirtschaft einer Region überhaupt legitim ist, besitzt sie Planungsrelevanz in zweifacher Hinsicht:

- o einmal kann in regionalplanerischer Perspektive gefragt werden, durch welche Maßnahmen zum Beispiel der Wirtschaftsförderung die externe Wirtschaftsleistung so gesteigert werden kann, daß die Region (bzw. Stadt) mit der Entwicklung der gesamten Volkswirtschaft Schritt^{zu} halten bzw. ihre gesamt-

wirtschaftliche Position zu verbessern in der Lage ist.

- o zum anderen läßt sich über das sogenannte "Mindestausstattungs-konzept" (minimum-requirement-concept) innerhalb gewisser Grenzen ermitteln, welches Mindestmaß an wirtschaftlichen Leistungen in einer Region oder ggf. auch Teilregion als "interne Wirtschaft", vor allem zur Versorgung der dort wohnenden Bevölkerung, notwendig ist.

In der Praxis sind allerdings beide Ansätze recht problematisch, weil die empirisch-statistische Unterscheidung zwischen interner und externer Wirtschaft, die sie voraussetzen, aus den eben genannten Gründen sehr unscharf ist und damit insbesondere die Größe der Mindestausstattung allenfalls in Annäherungswerten faßbar gemacht werden kann.

Ökonomische Wachstumsmodelle

Während alle bisher geschilderten Ansätze sozialwissenschaftlicher Stadtforschung primär wissenschaftlichen Impulsen gehorchen, entspricht die Anwendung von Wachstumsmodellen auf einzelne Regionen bzw. Stadträume in erster Linie dem Versuch, der Planung prognostische Daten, insbesondere über die zukünftige Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung des Planungsgebietes zu liefern, die von dieser explizit gefordert werden.

Im Zentrum dieser Forschungsrichtung steht also das Bedürfnis, wo nicht die zwingende Notwendigkeit, quantifizierte Prognosen zu erstellen.

Demographische Prognosen, die allerdings überwiegend, wo nicht ausschließlich, großstadtkritischen Zwecken dienen sollen, gibt es spätestens seit dem 18. Jahrhundert; sie bezeichnen einen ja frühesten Ursprung der wissenschaftlichen Großstadtforschung überhaupt.

1) Vgl. dazu Insbesondere die umfangreichen von der französischen Regierung finanzierten und von den Instituten C.I.G.S., C.S.U., Gredoc und Sofret in den Jahren 1965 bis 68 durchgeführten Untersuchungen über Struktur, Attraktivität und Nutzung der Einkaufs- und Dienstleistungszentren in rund 30 französischen Groß- und Mittelstädten, hektographie.

Schon im frühen 19. Jahrhundert wurde erkannt, daß das Bevölkerungswachstum der Großstädte auf zwei voneinander unabhängige Faktoren zurückgeführt werden muß, die sich im Zeitablauf vielfach gegenläufig entwickeln, nämlich die natürliche Bevölkerungsbewegung (als Resultat von Fruchtbarkeit und Mortalität der in der Großstadt lebenden Bevölkerung) einerseits und die Wanderungsbewegungen in und aus der Großstadt andererseits.

Den Demographen gelang es recht schnell, die natürlichen Bevölkerungsbewegungen, die sich ja durch eindeutige Indizes abbilden und auf relativ evidente Gesetzmäßigkeiten zurückführen lassen, zu analysieren, wobei sich als generelles Charakteristikum von Großstädten bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts eine unter dem jeweiligen nationalen Durchschnitt liegende Fruchtbarkeit ihrer Bevölkerung und ein hoher Wanderaustausch mit in aller Regel stark positivem Wanderungssaldo beobachten ließen.

Mit der Formulierung dieser Gesetzmäßigkeiten ist allerdings die Aussagekraft eines im engeren Sinn demographischen Ansatzes erschöpft: Da für das Wachstum der Großstadtbevölkerungen die Wanderungen sehr viel wichtiger sind als die natürlichen Bevölkerungsbewegungen, da aber die Demographie ohne systematische Analyse einer großen Zahl ökonomischer und soziologischer Faktoren außerstande ist, die Wanderungsbewegungen zu erklären, setzt sich in neuerer Zeit immer mehr die Erkenntnis durch, daß demographische Prognosen nicht isoliert, sondern nur auf dem Hintergrund übergeordneter ökonomischer oder auch soziologischer Analysen sinnvoll sind¹⁾.

¹⁾ Vgl. dazu Niedercorn, J.H., An improved Econometric Model of Metropolitan Employment and Population Growth, and I.S. Lowry, Metropolitan Populations to 1985: Trial Projections, beide als 'Memoranda' erschienen bei der Rand-Corporation, Santa Monica, California

Hinzu kommt, daß in neuester Zeit offensichtlich auch die traditionellen Gesetzmäßigkeiten über Fruchtbarkeit und Mortalität großstädtischer Bevölkerungen an Konsistenz verlieren, vor allem, weil eine offensichtliche Tendenz zur Erhöhung der Fruchtbarkeit großstädtischer Bevölkerung und zur Verringerung der Fruchtbarkeit nichtstädtischer Bevölkerung besteht; außerdem hat durch die flächenmäßige Ausdehnung des großstädtischen Siedlungsgebietes und durch die Entstehung eines breiten, nur partiell verstädterten Ringes von Vororten das früher eindeutige Konzept der "großstädtischen Bevölkerung", auf das hin allein demographische Gesetzmäßigkeiten formuliert werden können, erheblich an Konsistenz verloren.

Demgegenüber gewannen seit dem Ausgang der fünfziger Jahre in den meisten Industrienationen Ansätze regionaler Wirtschafts- und Bevölkerungsprognosen rasch an Bedeutung, die von der ökonomischen Wachstumstheorie abgeleitet sind, einzelne Regionen als Teile der Gesamtwirtschaft betrachten und die regionale Entwicklung von Wirtschaftskraft, Zahl der Arbeitsplätze und Bevölkerung aus gesamtwirtschaftlichen Projektionen, modifiziert durch regionalspezifische, meist als "Standorteffekt" bezeichnete Faktoren, ableiten. Diese Ansätze haben unter anderem den Vorteil, daß sie sich in großem Umfang, wenn nicht ausschließlich, auf das von der amtlichen Statistik gelieferte Datenmaterial und die Begriffssysteme, Rechenschemata und Modelle der ökonomischen Wachstumstheorie stützen können; regionale Prognosen von Wirtschaftskraft und Bevölkerung fallen damit sozusagen als Nebenprodukte an, ohne daß der andernfalls sehr hohe theoretische und empirische Aufwand geleistet werden müßte.

Zumindest im Bundesgebiet am bekanntesten und am häufigsten benutzt ist ein Schema, dessen elaborierteste Variante von Gerfin für die Prognos AG konzipiert wurde und mit iterativen Trendanalysen von Produktionswert (Beitrag zum Bruttosozialprodukt), Arbeitsbevölkerung und Mantelbevölkerung sowie Arbeitsproduktivität (Bruttosozialprodukt je Erwerbstätigen) ope-

riert, die jeweils nach etwa 40 bis 60 Wirtschaftszweigen gegliedert sind. Weitergehende Versuche, die vor allem auf die Erstellung regionaler Input-Output-Tabellen und die Formulierung regionalspezifischer Produktionsfunktionen zielen, sind bisher, soweit uns bekannt, gescheitert oder müssen mit soviel Annahmen arbeiten, daß ihre Aussagekraft im Hinblick auf eine konkrete Region höchst fragwürdig erscheint.

Immerhin liefern schon die einfacheren Schemata vom Gerfin-Prognostyp quantifizierte Prognosewerte, die z. B. in gewissen Grenzen eine Unterscheidung zwischen durch Planung unbeeinflussbaren und beeinflussbaren Faktoren gestatten.

Um derartige quantifizierte Entwicklungsprojektionen erstellen zu können, zahlt die ökonomische Regionalanalyse allerdings einen recht hohen Preis:

- o einmal wird es notwendig, eine große, im einzelnen gar nicht mehr genau zu bestimmende Zahl von vielleicht sehr wichtigen Dimensionen und Funktionszusammenhängen in die "Randbedingungen" abzudrängen, das heißt faktisch konstant zu halten oder als irrelevant zu betrachten und zu vernachlässigen;
- o zum anderen müssen die in die Rechnung einbezogenen Dimensionen (wie z. B. Wirtschaftskraft, Zahl der Arbeitsplätze, Wirtschaftsbevölkerung, Kapitalwert, Bodenwert u.ä.) in Aggregationen (wie z. B. Branchen, Berufe u.ä.) betrachtet bzw. durch Messziffern (wie beispielsweise Bruttowertschöpfung) ausgedrückt werden, die aus der allgemeinen ökonomischen Theorie (bzw. ihrer Abbildung in der amtlichen Statistik) abgeleitet sind und deren Fähigkeit, alle für das System der Stadt relevanten Bezüge einigermaßen adäquat nachzubilden, a priori nicht als gegeben betrachtet werden darf.

Die meisten ökonomischen Stadtstudien betrachten die Stadt und ihr Umland als eine Wirtschaftsregion, in der zufällig, historisch bedingt oder durch besondere Standortvorteile ver-

ursacht, ein bestimmter Teil der nationalen Produktionsfaktoren örtlich fixiert sind; man fragt dann konsequenterweise weiter, wie sich dieses Teilaggregat der Volkswirtschaft auf dem Hintergrund der zu beobachtenden oder voraussehbaren makroökonomischen Entwicklung von dieser beeinflusst, aber ggf. von dieser durch spezifische standortgebundene Faktoren abweichend verändert hat bzw. verändern wird.

Hierbei wird in aller Regel und eigentlich ganz zwangsläufig die Wirtschaftsregion einer Stadt als in sich homogene Einheit betrachtet, deren innere regionale Differenzierung belanglos ist.

Je nach dem vorherrschenden Interesse, der Fragestellung des eventuellen Auftraggebers oder der theoretischen Ausgangsposition der betreffenden Wissenschaftler wird ein (insgesamt aber allerdings nicht besonders stark) variiierendes Faktorenbündel mit varriierendem Stellenwert und variiierender logischer Reihenfolge berücksichtigt. Als Grundlage allgemeiner Stadtentwicklungsplanung gedachte Studien stellen vor allem ab auf eine Prognose der vermutlichen Entwicklung von Einwohnerzahl und Wirtschaftsbevölkerung (als Resultat nationaler Bevölkerungsbewegungen, Wanderungen über die Grenzen der Region sowie einer Ausdehnung des Einzugsbereiches - vor allem Berufspendlereinzugsbereich - der Stadt nach außen); regionalpolitisch orientierte Arbeiten fragen mit zum Teil identischen Rechenschemata vor allem nach den Wachstumsschwächen, die durch staatliche Interventionen und Förderungsmaßnahmen (z. B. Industrieansiedlung oder Infrastrukturinvestition zur Verbesserung spezifischer Standortvorteile) überwunden werden können.

Nachrücklich muß darauf hingewiesen werden, daß - weil die Stadt und ihre Region immer nur als Teil der Gesamtvolkswirtschaft gesehen werden können - die Qualität dieser Studien nicht besser ist als die ihnen zugrunde liegenden allgemeinen wachstumstheoretischen Konzepte und die statistischen Informationen, mit denen die auf diesen Konzepten aufbauenden Modelle gefüllt

werden. Offensichtlich bleibt bis heute eine große Zahl von Fragen aus theoretischen Gründen durchaus offen, so die Zulänglichkeit des Branchenkonzeptes (d. h. die dem Branchenkonzept zugrunde liegende Homogenitätsprämisse), die Rolle des technischen Fortschritts (und zwar nicht zuletzt in seiner Gestalt als Produktinnovation) oder die Möglichkeit, die ursprünglich vor allem am Bruttosozialprodukt als Ausgangsgröße orientierten Rechenschemata ohne wesentliche Veränderungen mit im wesentlichen gleichem Informationsmaterial und ohne spürbare Reduzierung des Erkenntnisertrages auch für stärker arbeitskräfteorientierte Fragestellungen zu benutzen, die ja in aller Regel die Planungsprobleme sehr viel unmittelbarer berühren.

Der Einfluß dieser aus makroökonomischen Zusammenhängen abgeleiteten ökonomischen Stadtanalysen auf die Stadtplanung ist bisher wohl nicht besonders hoch zu veranschlagen. Die von ihnen angebotenen Prognosen sind bisher zumeist nur in globalen Größenordnungen formuliert, die dem Planer allenfalls als Dimensionierungsrichtlinien dienen können.

Die beiden logisch nächsten Schritte wurden bisher kaum in Angriff genommen und sind auch beim Stand von Theorie und statistischer Information höchst schwierig, nämlich

- o die Desaggregation der globalen Beschäftigten-, Arbeitsplatz-, Bevölkerungs- usw. zahlen in kleinere Einheiten, die dann nach kleinräumlichen Präferenzen der inneren räumlichen Gliederung der Stadt zugeordnet werden können;
- o die Ableitung von Bedarf an unmittelbar planungsrelevanten städtischen Leistungen, der in vielen Fällen nur für relativ kleine Aggregate (Bevölkerungs- oder Beschäftigtenkategorien, Betriebstypen u.ä.) sinnvoller definiert werden kann.

Bei beiden Schritten stößt die ökonomische Regionalanalyse sehr schnell auf absolute Grenzen, die dem gegenwärtigen Apparat der amtlichen Statistik und seiner Fähigkeit gezogen

sind: Erwerbstätige, Einwohner, Betriebe und wirtschaftliche Leistungen in anderen als den herkömmlichen in erster Linie produktions- und produktions-theoretisch begründeten Kategorien zu desaggregieren, also zum Beispiel in Einheiten mit ungefähr gleichartigem Mobilitätsverhalten, Konsumverhalten, Wohn- und Standortbedürfnissen u.ä. zu gliedern.

Das "Urbanisierungs"-Konzept

In vieler Hinsicht ehrgeiziger als die ja meist nur an kurz- und mittelfristigen Prognosen interessierten wachstumstheoretisch orientierten Regionalanalysen sind die Studien, die sich dem Oberbegriff des "Urbanisierungs"-Konzeptes zuordnen lassen. Während die ökonomischen Regionalanalysen der eben besprochenen Art die gegenwärtige räumliche Verteilung von Bevölkerung und wirtschaftlicher Tätigkeit als im Kern konstant und nur in gewissen Grenzen veränderlich betrachten, sieht das Urbanisierungskonzept die Entwicklung der modernen Großstadt auf dem Hintergrund eines sehr viel längeren historischen Prozesses der Entfaltung industrieller Gesellschaften überhaupt.

Das Wachstum der Großstädte seit dem frühen 19. Jahrhundert wird insbesondere als Ergebnis eines Prozesses zunehmender, unter anderem auch intra- und interregionaler Arbeitsteilung gesehen, die vor allem durch die industriellen Transport- und Kommunikationssysteme ermöglicht wurde.

Hieraus ergeben sich dann auch bestimmte Konsequenzen für die ökonomische und soziale Funktion der Großstädte, aus der sich wiederum bestimmte Annahmen über ihre soziale und wirtschaftliche Struktur ableiten lassen. So wird etwa der Urbanisierungs-Prozeß als Korrelat der von Colin Clark und Fourastié ¹⁾

¹⁾ Fourastié, Jean, Die große Hoffnung des 20. Jahrhunderts, Köln 1954 (rev. Neuauflage in Vorbereitung)

beschriebenen Zunahme tertiärer Aktivitäten im Rahmen der Gesamtwirtschaft gesehen und/oder auf die Innovationsfunktion der Großstädte, ihre Rolle als privilegierter Ort technologischer Erfindungen oder organisatorisch administrativer Impulse verwiesen.

Der Reiz des Urbanisierungs-Konzeptes liegt zweifellos, ebenso wie dies bei der sozialökologischen Schule der Fall ist, in seinem globalen, umfassenden Anspruch; eben hieraus leitet sich jedoch seine Schwäche ab, da mit diesem Konzept arbeitende Studien zumindest bisher weitgehend in historischer Beschreibung mit mehr begrenzter Fähigkeit zur Freilegung zureichender Gründe bestehen, die ja allein die Basis von Prognosen liefern können ¹⁾.

d) Systemtheoretische Stadtanalysen

Vor allem im Zusammenhang mit der rapiden Steigerung öffentlicher Infrastrukturinvestitionen (Verkehrsausbau), die in den Vereinigten Staaten in der Mitte der fünfziger Jahre einsetzte, wurden von verschiedenen Stellen Versuche unternommen, die Ansätze der Systemtheorie und Systemforschung als Planungshilfen und zur Ermittlung von Beurteilungskriterien für Planungen auszubauen.

Je nach den spezifischen Anlässen und Interessen dominieren hierbei ökonomische Gesichtspunkte (z. B. Kosten und Erträge von Verkehrsinvestitionen für die Planungsträger) oder technische Gesichtspunkte (z. B. Führung und Dimensionierung von Straßen u. ä.); darüber hinaus spielt, soweit feststellbar, die Frage der zeitlichen Interdependenzen der Realisie-

¹⁾ Vgl. hierzu vor allem die Arbeiten von Louis Wirth, vor allem den Sammelband Reiss, Albert J. jr. (Hrsg.) Louis Wirth on Cities and Social Life, Chicago 1964, und Thompson, W., Urban Economic Growth and Development in an National System of Cities in: Hauser/Schnore, The Study of Urbanization, a.a.O., S. 431 ff.

rung von Planungsmaßnahmen und ihre Analyse eine wesentliche Rolle.

Inwieweit diese systemtheoretischen Ansätze, an deren Ausarbeitung, soweit feststellbar, neben Mathematikern vor allem Techniker und Wirtschaftswissenschaftler beteiligt sind, in der Lage sind, die Schwächen und Grenzen der bisher geschilderten traditionsreicheren Ansätze sozialwissenschaftlicher Großstadtforschung zu überwinden, kann ohne eine sehr intensive kritische Auseinandersetzung mit den wichtigsten einschlägigen Arbeiten nicht entschieden werden; diese Auseinandersetzung selbst konnte jedoch nicht zuletzt deshalb, weil das Auffinden und die Beschaffung dieser meist erst in der Mitte der fünfziger Jahre erschienenen Arbeiten längere Zeit in Anspruch nahm, nicht im Zuge der hiermit vorgelegten Programmstudie geleistet werden, sondern muß Bestandteil der Grundsatzarbeiten im eigentlichen Untersuchungsprogramm bleiben.¹⁾

Gleiches gilt auch für die überwiegend systemtheoretisch orientierten Arbeiten der "Environment-Forschung", die in jüngster Zeit in der Vereinigten Staaten stark gefördert wurde, über deren Grundprämissen und Methoden jedoch höchstens vereinzelte, nicht auf ihre Repräsentativität hin prüfbare Aufsätze bekannt sind²⁾.

1) Vgl. dazu Kain, J. F. und J. R. Mayer, A First Approximation to a RAND Model for Study of Urban Transportation, Rand-Memorandum, 1961, Santa Monica, California

2) Exemplarisch hierfür "Die Stadt ist kein Baum", a.a.O.

4. Das Stadtzentrum als Forschungsobjekt

Geht man davon aus, daß, wie schon im Teil A zu zeigen versucht wurde, Funktionieren, Funktion und Entwicklung des Stadtzentrums nicht isoliert, sondern nur im Zusammenhang mit der Gesamtstadt analysiert und begriffen werden können, so ist evident, daß Stand und Leistungsfähigkeit der Zentrumsforschung unmittelbar abhängig sind von Stand und Leistungen von den im vorhergehenden Absatz geschilderten Ansätzen sozialwissenschaftlicher Erforschung der Stadt als Gesamtheit.

Der Zusammenhang zwischen Stadtforschung im allgemeinen und Zentrumsforschung im speziellen kann zweifacher Natur sein:

- o Einmal können und sollen an der Gesamtstadt orientierte Forschungen in wesentlichen Dimensionen Ergebnisse erbringen, -die unmittelbar zentrumsrelevant sind;
- o zum anderen müssen direkt am Zentrum orientierte Ansätze, sollen sie wissenschaftlich fruchtbar sein, auf den allgemeineren Konzepten, Begriffen und Ansätzen der Stadtforschung aufbauen.

Es erscheint sinnvoll, im folgenden zunächst den tatsächlichen bzw. möglichen Beitrag der im vorausgehenden Abschnitt besprochenen Ansätze sozialwissenschaftlicher Stadtforschung zur Klärung des Zentrumsproblems und dann die unmittelbar zentrumsorientierten Forschungsansätze zu behandeln.

Dabei wird sich allerdings zeigen, daß der bisherige Ertrag der Zentrumsforschung, vor allem, wenn man ihn an den am Ende von Teil A skizzierten offenen Planungsproblemen mißt, gering ist. Dies gilt bereits für den Umfang der einschlägigen Arbeiten, wie vor allem für die Qualität der Ergebnisse, die nur in seltenen Fällen mehr sind als bloß weder zur Erklärung des Vorhandenen, noch zur Projektion möglicher Entwicklung fähig.

a) Das Zentrum als Teil der Gesamtstadt -

Beiträge der Stadtforschung zur Klärung des Zentrumsproblems

Alle im vorausgehenden Abschnitt dargestellten Ansätze sozialwissenschaftlicher Analysen der Großstadt erbringen Ergebnisse und enthalten Perspektiven, die unmittelbar oder mittelbar das Stadtzentrum betreffen. Allerdings wird sich zeigen, daß nur in wenigen Fällen explizit die Beziehung zum Stadtzentrum hergestellt und eine Anwendung der jeweiligen empirischen oder theoretischen Erkenntnisse auf das Zentrum versucht wurde.

Bei den frühen Ökologen der Chicago Schule ist das Stadtzentrum entscheidender Bezugspunkt der räumlichen Gliederung der Stadt. Sowohl die Theorie der konzentrischen Kreise wie ihre Modifikation durch die Sektorentheorie sind unmittelbar zentrumsbezogen; die konzentrischen Ringe werden als Anlagerungen an den zentralen Bezirk der Stadt verstanden. In der empirischen Praxis spielt der Begriff des "Gradient" eine überragende Rolle, das heißt Strukturindizes für einzelne Zonen, bei denen als Basis jeweils der Indexwert für das Zentrum benutzt wird.

Um so erstaunlicher ist, zumindest auf den ersten Blick, daß in der sehr zahlreichen Literatur der Chicago Schule kaum Analysen zu finden sind, die das Zentrum an sich zum Gegenstand haben - was freilich in dem Augenblick verständlich wird, in dem man sich vor Augen hält, daß es den meisten Vertretern der frühen ökologischen Schule ja gerade um die am Rande des Zentrums sich vollziehenden Phänomene und Prozesse des sozialen Wandels und der sozialen Desorganisation geht, denen gegenüber das Zentrum als eine stabile, funktional eindeutige Größe erscheinen mußte.

Soweit das Zentrum selbst explizit beschrieben wird (was ja bei vielen Gradientenberechnungen unvermeidlich ist) erscheint es vor allem, wenn nicht ausschließlich, charakterisiert durch seine Dichte und durch seine Funktion als Hauptgeschäftsviertel, ein Begriff, der aus der Ökologie dann in die Sozialgeographie übernommen wurde und eine zentrale Rolle bei einem der wichtigsten Ansätze der modernen Zentrumsforschung spielt.

In den verschiedenen Ansätzen der modernen Ökologie wird das traditionelle, theoretisch wie empirisch wenig elaborierte Zentrumskonzept der Chicago Schule weitgehend übernommen, jedoch der Stellenwert auf das Zentrum bezogener Analysen durch vorrangiges Interesse an den Phänomenen vorstädtischer Bezirke reduziert; hinzu kommt, daß - offensichtlich unter dem Eindruck der riesigen Flächenausbreitung der amerikanischen Städte und der zunehmenden Bedeutung des Konzepts der metropolitan area in der amtlichen Statistik - die jüngeren Ökologen wesentlich mehr als die Vertreter der Chicago Schule an großräumigen Strukturen interessiert sind, innerhalb derer die Stadtzentren nicht mehr besonders ausgewiesen und betrachtet werden.¹⁾

Während für die Ökologen aufgrund der Dominanz räumlicher Kategorien das Stadtzentrum primär eine topographische Größe ist, ist der Beitrag der ökologischen Regionalanalysen von Großstädten zur Klärung des Zentrumsproblems vor allem funktionaler Natur.

Insbesondere das Konzept der "Metropolitan Economy" sowie das "Urbanisierungskonzept" - zwei Ansätze, die sich im vorstehenden als eng miteinander verwandt erwiesen hatten, liefern wesentliche Einsichten über die möglichen Funktionen zentraler Leistungen sowohl im Hinblick auf die autonome Versorgung der Stadtregion wie im Hinblick auf die überregionale Arbeitsteilung. Es ist kein Zufall, daß nahezu gleichzeitig und vermutlich

¹⁾ Welcher konkrete Zusammenhang zwischen dem sinkenden Interesse der ja ganz überwiegend amerikanischen ökologischen Forschung am Stadtzentrum und der spezifischen amerikanischen Stadt- und Siedlungsstruktur und ihrer neueren durch Vollmotorisierung induzierten Entwicklung besteht, kann und soll hier nicht näher untersucht werden; diese Frage wäre einer systematischen wissenschaftssoziologischen Analyse wert.

ohne irgendeinen Kontakt von europäischen Stadtplanern wie von amerikanischen Stadtökonomern die Fruchtbarkeit der Clark-Fourastié'schen Sektorentheorie für die Entwicklungsdynamik der Großstadt entdeckt wurde, gelten doch offensichtlich für tertiäre Betriebe nicht nur sehr verschiedene Wachstumsbedingungen, die Colin Clark und Jean Fourastié zu fassen versucht hatten, sondern auch spezifische Standortbedingungen, die grundsätzlich von den Standortbedingungen tertiärer und sekundärer Betriebe abweichen.

Aufgrund ihrer großräumig-makroökonomischen oder historischen Perspektive sind jedoch die unter den Begriffen des Metropolitan Area Konzepts und des Urbanisierungskonzepts einzuordnenden Arbeiten in aller Regel nicht in der Lage, spezifischere, detailliertere Aussagen über die spezifische Lokalisierung tertiärer Funktionen innerhalb der Stadt oder über die spezifischen Entwicklungstendenzen bestimmter, möglicherweise verschiedenen Standortbedingungen unterworfenen tertiärer Leistungen zu machen. Hierzu fehlt ihnen entweder ein Konzept, mit dessen Hilfe sie Stadtregionen topographisch gliedern könnten, oder aber ein differenziertes Modell (und entsprechend differenzierte statistische Information) über makro-ökonomische langfristige Entwicklungen wichtiger Teile des tertiären Sektors.

Wenn man etwa in einer Kombination ökologischer und regional-ökonomischer Fragestellungen Wirtschaftsfunktionen kleinräumlich loziert, wird in aller Regel unkritisch das Konzept des Hauptgeschäftsviertels von dem Sozialökologen oder dem Sozialgeographen übernommen.

Noch stärker richtet sich der eben vermutete Vorwurf funktional und/oder räumlich undifferenzierter Betrachtungsweise gegen die aus der ökonomischen Wachstumstheorie abgeleiteten Analysen der Stadt als Wirtschaftsregion, ganz abgesehen davon, daß die entsprechenden Abweichungen praktisch zwangsläufig auf den nach ganz anderen Prinzipien und im Hinblick auf ganz andere Erkenntnisbedürfnisse aggregierten Datenkranz der Wirtschafts-

statistik angewiesen sind, resultiert schon aus den Rechenverfahren, mit denen sie arbeiten und der Notwendigkeit, hierbei die große Aggregate zu benutzen, ihre weitgehende Unfähigkeit, die Gesamtstadt so weit räumlich zu untergliedern, daß Zentrumsstrukturen und ihre spezifische Entwicklungsdynamik greifbar würden.

Von erheblichen Interesse könnten systemtheoretische Verkehrsanalysen für die Klärung der Zentrumsproblematik sein, wenn es gelungen wäre oder gelingen würde, die erfaßten und im Modell reproduzierten Verkehrsbeziehungen auf spezifische Strukturdaten einzelner Zonen des Stadtgebietes zurückzuführen. Ein derartiger Versuch sprengt jedoch, zumindest bisher, den konzeptuellen Rahmen der Systemanalyse; er müßte sich, wenn überhaupt, damit begnügen, fertige Zentrumskonzepte zu übernehmen, die entweder bloß topographischer Natur oder unzureichend differenziert funktionaler Natur (Hauptgeschäftsviertel) sind.

Abschließend zeigt sich, daß die skizzierten wichtigsten Schulen und Ansätze sozialwissenschaftlicher Großstadtforschung allenfalls bestimmte Perspektiven oder Ansätze zur Zentrumsforschung beitragen können, deren praktische Fruchtbarkeit für zentrumsspezifische Analysen allerdings in den meisten Fällen noch gar nicht überprüft wurden.

b) Ansätze der Zentrumsforschung

Alle bisherigen, im folgenden zu behandelnden Ansätze sozialwissenschaftlicher Zentrumsforschung krankten daran, daß es ihnen nicht gelungen ist, eine befriedigende, theoretisch stichhaltige Lösung für das fundamentale Problem der Kombination räumlicher und funktionaler Definitionskriterien des Zentrums zu finden. Die Folge davon ist, daß:

- o jeweils nur einzelne Aspekte und Dimensionen behandelt werden können;

- o die Forschung sich weitgehend in Soziographie erschöpft und weder zur Erklärung der vorgefundenen Strukturen, noch zu einer begründeten Projektion ihrer zukünftigen Entwicklung in der Lage ist;
- o Ergebnisse von Zentrumsforschung für die Planer höchstens als "Bestandsaufnahme" von Wert sind, die allenfalls Richtgrößen für die Reproduktion bestehender Zentrumsstrukturen bei Planung und Bau neuer Städte abgeben können.

Gemäß diesem fundamentalen Dilemma der bisherigen Zentrumsforschung lassen sich nahezu alle wissenschaftlich überhaupt interessanten Ansätze zwei Gruppen zuordnen, die das Zentrum entweder als eine topographisch oder eine funktional vorgegebene Größe betrachten.

Das Zentrum als topographische Größe

Historische oder historisch orientierte Studien definieren das Zentrum in aller Regel als Produkt eines langfristigen Wachstumsprozesses der Stadt, konkret zumeist als den historischen Stadtkern, allenfalls noch einschließlich der Erweiterungen und Ausstrahlungen des 19. Jahrhunderts.

Ihre Ergebnisse, die oft die Frucht außerordentlich mühsamer, vieljähriger Arbeit sind, lassen sich in den meisten Fällen nur mit Mühe, wenn überhaupt, in ein sozialwissenschaftliches Begriffssystem übertragen, wobei dann vor allem die Frage nach dem Überleben, der Abwanderung oder der Veränderung traditioneller Markt- und Herrschaftsfunktionen der Städte im

Vordergrund steht.¹⁾

Kleinräumliche statistische Analysen, etwa im Sinn der "Social area analysis" sind weitgehend an die vorgegebenen, entweder administrativen oder formal statistischen Erhebungseinheiten der amtlichen Zählungen gebunden. Sie erliegen immer wieder der Gefahr, entweder wie der historisierende Ansatz die traditionelle Altstadt dann auch funktional mit dem Zentrum gleichzusetzen oder sich auf abstrakte Indikatoren zu stützen, die zumeist auf dem verfügbaren statistischen Material nach "trial and error" abgeleitet werden, und deren theoretische Haltbarkeit fast nie explizit überprüft wird, wenn sie überhaupt überprüfbar ist. Allenfalls versucht man, dann im letzten Auswertungsschritt die zunächst durch die Zufälligkeiten des verfügbaren statistischen Materials und der vorgegebenen Erhebungseinheiten bestimmten Ergebnisse durch ad hoc entwickelte theoretische Konstrukte zu erklären.

¹⁾ Den zweifellos besten und aktuellsten Überblick über Stand, Ergebnisse und Fragestellungen der sozialwissenschaftlichen Zentrumsforschung geben die Verhandlungen und Protokolle der internationalen Studienwoche über Stadtzentrum und Innenstadt in Amsterdam vom 11. - 17. 9. 1966. Vgl. University of Amsterdam - Sociographical Department: Urban Core and Inner City, Leiden 1967. Obwohl der Anstoß zu diesem Kongreß von Sozialgeographen ausgegangen war, gelang es den Organisatoren, eine stattliche Zahl von Sozialwissenschaftlern und Planungsfachleuten, darunter Demographen, Geographen, Soziologen, Nationalökonomern sowie Verkehrs-, Stadt- und Regionalplaner zu versammeln. Die für die Studienwoche vorbereiteten 33 Einzelberichte basieren überwiegend auf eben abgeschlossenen oder noch im Abschluß begriffenen Studien, deren Abschlußberichte vielfach auch Ende 1968 noch nicht vorliegen. Bedauerlich ist lediglich, - daß - offensichtlich aus finanziellen Gründen - kaum amerikanische Wissenschaftler vertreten waren; doch spiegelt dies möglicherweise das schon weiter oben festgestellte recht geringe Interesse der amerikanischen Stadtforschung an Zentrumsproblemen wider.

Kommunikations- und Verkehrsanalysen müssen das Zentrum zwangsläufig als Ort höchster Verkehrsdichte definieren, ohne daß sie dann in der Lage sind, topographische oder funktionale Begründungen dafür anzugeben, warum so maximale Kommunikations- und Verkehrsdichten auftreten; sie stehen demgemäß vor praktisch unüberwindlichen Schwierigkeiten, wenn:

- o sich die Determinanten des Verkehrsverhaltens, die sie unter die Ceteris-paribus-Klausel subsummierten, verändern;
- o die Anwendung neuer Verkehrstechnologien den Abbau des, durch das massenhafte Auftreten motorisierten Individualverkehrs entstandenen hohen Dichtegefälles notwendig macht.

Insbesondere sind bloß auf Verkehrs- und Kommunikationsbeziehungen konzentrierte Analysen zumindest bisher außerstande, das sehr komplexe Verhältnis zwischen sich verändernden Verkehrsbedingungen einerseits und sich, ebenfalls in Anpassung hieran, aber mit einem nicht unerheblichen Verzögerungseffekt veränderndem Verkehrsverhalten andererseits transparent zu machen¹⁾.

¹⁾ Immerhin sind Zentrumsforschungen, welche die Frage der Verkehrsbeziehungen insbesondere anhand des Begriffs der "Zugänglichkeit" in den Vordergrund rücken, einige wichtige Erkenntnisse und die ersten Versuche zur Formulierung verifizierbarer oder falsifizierbarer Gesetzmäßigkeiten der Zentrumsentwicklung zu verdanken. Vgl. insbesondere J. Alltass o.a. (Zentrumsplanungsinstitut Kopenhagen): "Urban Core and Inner City, a.a.O., S. 103 ff. Wie sich im folgenden zeigen wird, spielt auch in den von uns als Grundlage des Zentrumsforschungsprogramms definierten Modellelementen der Zugänglichkeitsbegriff eine sehr wichtige Rolle

Das Zentrum als funktionale Größe

Besonders häufig und beliebt ist in der gegenwärtigen sozialwissenschaftlichen Zentrumsforschung die funktionale Definition des Stadtzentrums als Hauptgeschäftsviertel (central business district - meist abgekürzt CBD). Unter den auf der Amsterdamer Studienwoche vorgelegten Berichten bezieht sich etwa die Hälfte explizit und eine nicht unbeträchtliche Zahl des Restes implizit auf eine derartige ökonomisch-funktionale Definition des Stadtzentrums.

In der Forschungspraxis erweist sich allerdings die Tragfähigkeit dieser Definition als beschränkt; sie liefert allenfalls die Basis für eine topographische Abgrenzung des Zentrums, indem man beispielsweise ¹⁾ für kleinste räumliche Einheiten wie Gebäude oder Blöcke ihre Zugehörigkeit zum Zentrum anhand ihrer Nutzung durch Wirtschaftsfunktionen bestimmt, die von dem Begriff des Hauptgeschäftsviertels abgedeckt werden.

Allenfalls kann man dann noch einige große, nach wirtschaftsstatistischen Gesichtspunkten abgegrenzte Nutzergruppen unterscheiden, die sich u.U. - bisherige empirische Erhebungen beweisen: in aller Regel - verschieden über das gesamte Gebiet des Hauptgeschäftsviertels verteilen.

Ein speziellerer, aber grundsätzlich ähnlich strukturierter Ansatz besteht in dem Versuch, Zentralität durch Dichte der Bodennutzung und Höhe der Bodenpreise zu definieren und an diesen Werten zu messen, wie er in den letzten Jahren von einigen ökonomischen Instituten in Anwendung von ökonometrischen Allokationsmodellen unternommen wurde.²⁾

¹⁾ Vgl. etwa Infas GmbH., Bad Godesberg, Vergleichende City-Studie, hektographierte vorläufige Berichte, Godesberg 1965 und später

²⁾ Vgl. hierzu etwa die Arbeiten des Israel Institute of Urban Studies, Tel-Aviv

In einzelnen Fällen gibt es Versuche, topographische und funktionale Zentrumsdefinitionen in einem kohärenten empirischen Ansatz zu kombinieren. Hierbei wird von einer idealtypisch definierten Erwartungskorrelation zwischen funktionalen Strukturen (Standorte bestimmter Wirtschaftsfunktionen) einerseits und bestimmten topographisch eingegrenzten Teilen des Stadtgebiets (zentrale Stadtbezirke) andererseits ausgegangen und dann anhand vorliegender Statistiken überprüft, ob und in welchem Maß diese Erwartungskorrelation zutrifft oder nicht. Ein solcher Versuch ist allordings noch mehr als alle bisher beschriebenen Ansätze von der Qualität des vorhandenen statistischen Materials und von der Art der bei Erhebung bzw. Aufbereitung dieses Materials verwendeten räumlichen Gliederung abhängig. Seine Ergebnisse werden darüber hinaus erst in dem Maß aussagekräftig, in dem ausreichend gute Daten für einen Zeitvergleich vorliegen, was zumindest bisher höchst selten der Fall ist.¹⁾

Subjektive Ansätze der Zentrumsforschung

Seit einigen Jahren wird sowohl von Stadtplanern, wie vor allem von Soziologen und Sozialpsychologen versucht, die Problematik der objektiven Definition des Zentrums durch einen subjektivistischen Zentrumsbegriff zu umgehen. Objekt dieser Forschungen ist nicht das Zentrum an sich, sondern das differenzielle "Bild", das sich die Bewohner einer Stadt von ihren einzelnen Teilen und hier wiederum insbesondere von markanten Punkten oder Vierteln des inneren Stadtgebiets machen.²⁾

¹⁾ Die in Hartenstein/Lutz, City München, a.a.O., dargestellten statistischen Analysen, die etwa diesem Ansatz entsprechen, waren zum Teil nur deshalb möglich, weil zufälligerweise im statistischen Amt der Stadt München noch nach Stadtbezirken gegliederte Beschäftigtendaten aus der Arbeitsstättenzählung 1939 vorhanden waren, weil die Abgrenzung der Stadtbezirke in der Innenstadt zwischen 1939 und 1961 nicht wesentlich verändert worden war und weil für zusammengefaßte Wirtschaftszweige noch gewisse, wenngleich eingeschränkte systematische Vergleichsmöglichkeiten zwischen 1939 und 1961 bestanden.

²⁾ Vgl. hierzu Kevin Lynch, Das Bild der Stadt, Berlin-Frankfurt 1965, und Urban Core and Inner City, a.a.O.

Der explikative und prognostische Ertrag dieser verschiedenen Ansätze und Tendenzen der Zentrumsforschung ist bisher, wie schon gesagt, enttäuschend gering. Nicht zu Unrecht wurde in Amsterdam von einem Stadtplaner der Zentrumsforschung global der Vorwurf gemacht, daß sie nicht in der Lage sei, Historizität und Zufälligkeit in den Strukturen der jeweils untersuchten Stadt von funktionalen Notwendigkeiten zu trennen und daß damit in der Perspektive der planerischen Anwendbarkeit alle Ergebnisse der Zentrumsforschung mit dem außerordentlichen Handicap belastet seien, daß sie den vorgefundenen Zustand implizit als für jetzt und vielleicht auch für die Zukunft optimal unterstellen.¹⁾

Die zentrale Schwierigkeit der Zentrumsforschung besteht offensichtlich darin, daß

- o Funktionieren und Entwicklung großstädtischer Zentren in sich und in bezug zur Gesamtstadt durch komplexe Wirkungszusammenhänge bestimmt sind;
- o nicht einfach einzelne Aspekte und Dimensionen des Zentrums oder einzelne dieser Wirkungszusammenhänge herausgegriffen und für sich untersucht werden können;
- o jede empirische Erforschung von Stadtzentren und jede Empirie in Stadtzentren auf ein übergreifendes Modell bezogen werden muß, das in der Lage ist, wenigstens die wichtigsten der Wirkungszusammenhänge begrifflich zu fassen und theoretisch nachzubilden;
- o die Entwicklung solcher Modelle bisher nur selten überhaupt versucht wurde.

¹⁾ Vgl. Keef, Bosenberg: "Planning and Inner City Research", in Urban Core and Inner City, a.a.O., S. 371 ff.

Ein solches Modell muß prinzipiell in der Lage sein, alle einzelnen Zusammenhänge und Entwicklungstendenzen einzubeziehen, die bisher von der Zentrumsforschung jeweils nur isoliert und partiell gesehen untersucht und in einzelnen Fällen auch erklärt wurden.

Aus dieser zentralen, aber bisher noch ganz ungelösten Aufgabe der Zentrumsforschung ergibt sich u. a. einer der wesentlichen Schwerpunkte des weiter unten unter D. dargestellten Forschungsprogramms, dessen der Grundlagenklärung gewidmeter Teil ja in erster Linie in einem mehrjährigen komplexen interdisziplinären Prozeß der Modellbildung und Überprüfung zu bestehen hat.

Wegen der Wichtigkeit dieser Aufgabe sei im folgenden Teil C. zunächst einmal versucht, aufbauend auf den bisherigen Ergebnissen der Großstadt- und Zentrumsforschung wenigstens eine Serie von Modelldimensionen und Modellelementen zu definieren, an denen dann die eigentliche theoretische Arbeit einzusetzen hat.

Teil C Vorüberlegungen zu einem Modell

1. Zur Problematik der Modellbildung

Vieles spricht dafür, daß die Diffusität des sozialwissenschaftlichen Zentrumsbegriffs und die Schwäche der sozialwissenschaftlichen Forschung in bezug auf die Stadtzentren die gleichen Ursachen haben wie der vorrationale Charakter der städtebaulichen Zentrumsdiskussion.

Die gemeinsame Ursache für den wissenschaftlichen wie planerischen Problemcharakter des Stadtzentrums könnte man in der außerordentlichen Schwierigkeit suchen, den Sachverhalt überhaupt in den Griff (oder Begriff) zu bekommen, einen Sachverhalt, der sich wegen der Verschränkungen vielfältiger Zusammenhänge jeder schematischen vereinfachenden Analyse entzieht, da jeder seiner Teilaspekte nur im Zusammenhang mit einer Unzahl anderer Teilaspekte beurteilt werden kann.

Dieser Zustand hat höchst schwerwiegende Folgen. In den Rathäusern aller Großstädte und vielen Ministerien fallen heute ständig Entscheidungen, die eigentlich nur dann auf ihre Richtigkeit geprüft werden könnten, wenn ein klares Konzept der möglichen Bau- und Verkehrsstruktur des Zentrums und seiner Beziehungen zum Rest der Stadt existieren würde; gegenwärtig werden in allen großen Industrieländern Milliardenbeträge in den innerstädtischen Verkehrsausbau investiert, ohne daß irgend jemand wirklich sagen kann, wieweit diese Investitionen einem mittel- oder langfristigen Optimum entsprechen oder von ihm abweichen; niemand kann ausschließen, daß nicht in ein und der gleichen Stadt vielleicht von ein und dem gleichen Amt Planungen vorbereitet und von den gleichen Beschlußgremien verabschiedet werden, die zwei einander ausschließenden Zentrumskonzepten entsprechen und in ihren Wirkungen einander neutralisieren; so zum Beispiel der Bau von U-Bahnlinien und die Ausweisung peripherer, praktisch nur mit dem Kraftfahrzeug erreichbarer Standorte für Büros, Verwaltung und Einzelhandelsbetriebe; niemand kann ferner sagen, ob nicht durch das, was in den vergangenen Jahren gebaut und für die kommenden Jahre geplant wird, Entwicklungen bereits präjudiziert sind, die in absehbarer Zukunft von niemandem gewünschte und wünschbare Nebenwirkungen haben, welche ihrerseits dann mit heute noch ganz unüberschaubaren Kosten wieder abgefangen werden müssen.

Der Gesamtkomplex Großstadt ist charakterisiert durch eine Vielzahl von Systemen von Austauschbeziehungen zwischen Betrieben und Haushalten, ein Netz miteinander verknüpfter und aufeinanderbezogener, jedoch analytisch unterscheidbarer Subsysteme, die ihrerseits durch ihre räumliche Konkretisierung in der Stadt planungsrelevante oder planbare Größen enthalten.

Stadtentwicklungsplanung ist zwar ihrem Anspruch nach Steuerung des Gesamtkomplexes Stadt, stellt jedoch im konkreten Vollzug nur Intervention in jeweils einzelne Subsysteme und deren Struktur dar. Dies bedeutet, für eine planungsorientierte Forschung, daß versucht werden muß, solche unmittelbar der Planung zugängliche Subsysteme

- o einerseits in ihrem Zusammenhang mit anderen Subsystemen zu untersuchen,
- o andererseits sie analytisch zu isolieren.

Das Zentrum oder die Zentren einer Stadt können als partiell autonomes Subsystem verstanden werden, die ihre eigenen systemimmanenten Gesetzmäßigkeiten haben, jedoch gleichzeitig in wechselseitiger Beziehung mit einer ganzen Reihe anderer Subsysteme stehen. Bei einer, den spezifischen Fragen des Stadtzentrums angemessenen Betrachtung löst sich das Subsystem Zentrum wiederum in Subsysteme sozusagen zweiter Größenordnung auf (wie zum Beispiel Verkehr im Zentrum und zum Zentrum; administrative und kommerzielle Beziehung usw.), die jeweils für sich und im Zusammenhang des übergeordneten Subsystems zu beschreiben, zu analysieren und planerisch zu beeinflussen sind.

Wegen der Komplexität der in der Realität vorzufindenden Zusammenhänge ist es notwendig, diese durch Abstrahierung zu Modellen soweit transparent zu machen, daß es möglich wird, einzelne relevante Problemkonstellationen herauszugreifen und damit je nach Problemstellung die Wirkung jeder Intervention in Teilsysteme antizipatorisch zu verfolgen und ihren Effekt auf seine Wünsch-

barkeit hin zu beurteilen.

Damit ist die zentrale Aufgabe bei der Erarbeitung von Modellen der Großstadt:

- o einzelne Faktoren des Komplexes Großstadt sichtbar zu machen;
- o diese Faktoren gemäß ihrer Stellung im Systemzusammenhang zu differenzieren, zu klassifizieren und zu typisieren;
- o ihre Relevanz in bezug auf eine bestimmte Zielvorstellung zu überprüfen.

Ein Modell zu den spezifischen Problemen des Subsystems Stadtzentrum stellt in der Perspektive der Stadtentwicklungsplanung die Beschreibung eines Verknüpfungspunktes im gesamten Systemnetz der Stadt dar, dem andere Verknüpfungspunkte zur Seite stehen (die mit dem Zentrum in einer topologischen Beziehung stehen, wie periphere Wohngebiete, oder in einer funktional ökonomischen Beziehung, wie Industrie- und Gewerbestandorte, oder in einer funktional sozialen Beziehung, wie Einrichtungen des Kultur- und Freizeitlebens).

Prinzipiell müssen bei der Modellbildung für einen dieser Punkte alle anderen Verknüpfungspunkte als Variablen mit einbezogen werden: die Analyse des Funktionierens eines Zentrums, die Prognose seiner Entwicklung und die Bestimmung planerischer Maßnahmen setzen Kenntnisse etwa über die Struktur und die Entwicklungstendenzen des Wohnens, des peripheren Verkehrs, des Freizeit- und Einkaufsverhaltens der Haushalte, der räumlichen Streuung sowie der technisch-ökonomischen Struktur der Industrie und ihrer Entwicklung voraus. Dies kann jedoch, je nach Relevanz dieser Variablen für eine bestimmte, auf das Stadtzentrum bezogene Problemkonstellation auf unterschiedlichem Abstraktionsniveau erfolgen.

Damit wird die Komplexität bzw. der Elaborationsgrad des Modells bestimmt durch die an das Modell gestellten Anforderungen.

Ein Zentrums-Modell sollte einer Reihe von Anforderungen genügen. Es müßte insbesondere:

- o die veränderten Ansprüche an zentrale Funktionen aufgrund von ökonomischen und sozialen Entwicklungen oder Veränderungstendenzen in anderen Teilen des Stadtgebietes sichtbar machen;
- o durch die Erklärung gegenwärtiger Zustände oder vergangener Entwicklungen das Funktionieren des oder der Stadtzentren im Gesamtsystem der Stadt (und über die Stadt hinaus in Volkswirtschaft und Gesellschaft) offenlegen;
- o zur Prognose zukünftiger Tendenzen und Probleme und zur Bestimmung möglicher planerischer Interventionen in die Stadtentwicklung, nebst ihren Folgewirkungen, fähig sein und damit beispielsweise die Ausstrahlung der Realisierung eines bestimmten City-Konzeptes auf Stadt und Umland aufzeigen.

Dies bedeutet, daß ein solches Modell vieldimensional zu sein hat und daß seine Erarbeitung nur interdisziplinär geschehen kann, da die Vielzahl der zu berücksichtigenden Dimensionen und der zu ihrer Klärung notwendigen Denkweisen zweifellos den Rahmen einer Einzelwissenschaft sprengt.

2. Vorläufige Dimensionen eines City-Modells

Unter Stadtzentrum sei die räumliche Konzentration bestimmter Betriebe bzw. Organisationen verstanden, durch welche Leistungen wirtschaftlicher, administrativer, kultureller oder sonstiger Art bei physischer Teilnahme erbracht werden. Konstitutiv für die Existenz städtischer Zentren sind damit lokalisierte offene Austauschsysteme.

Der Begriff "Austauschsystem" bedeutet, bezogen auf die Stadt, daß in der Stadt zwei Kategorien von Benutzern konfrontiert sind -

- o Bedarfsträger¹⁾, von welchen Leistungen materieller oder immaterieller Art nachgefragt werden,
- o Leistungsträger, welche diese Leistungen zu erbringen in der Lage sind -

zwischen welchen ein normativ geregelter Austausch stattfindet, (wobei der Austausch von Leistung gegen Geld zwar eine wichtige, aber nicht die einzige Form der Inanspruchnahme von Leistungen ist).

Die "Offenheit" der Austauschsysteme besagt, daß es beiden Kategorien der potentiellen Teilnehmer theoretisch freigestellt ist, ob sie tatsächlich in einen Leistungsaustausch eintreten wollen oder nicht. Bei offenen Austauschsystemen können Leistungen angeboten werden, ohne daß der Empfängerkreis im voraus abgegrenzt und ohne daß er in jedem Fall zur Teilnahme gezwungen ist.

(Anzumerken ist allerdings, daß offenbar für Stadtzentren auch Austauschsysteme charakteristisch sind, die nur bedingt den Charakter der Offenheit tragen. Dies gilt für die Rechtspflege und für große Teile der öffentlichen Verwaltung, insbesondere soweit sie Hoheitsverwaltung darstellt. Dennoch ist unter der geltenden Rechtsordnung auch hier der Teilnahmezwang im Regelfalle nicht physischer Natur, so daß praktisch sich die entsprechenden Institutionen wie Träger offener Austauschsysteme verhalten können und verhalten.)

Der Begriff "lokalisiert" setzt voraus, daß die jeweiligen Leistungen anbietenden Institutionen an Standorte mit bestimmten Eigenschaften gebunden sind und das Leistungsangebot an diesen Standorten erfolgt. "Lokalisiert" bedeutet damit, daß

¹⁾ Bedarf ist hier keine subjektive, sondern eine objektive Größe

der Vorgang der Leistungserbringung nur an bestimmten Orten vor sich gehen kann, und damit die physische Präsenz der am Austausch beteiligten Personen erforderlich macht. Lokalisierte Austauschsysteme sind zum Beispiel nahezu sämtliche Formen des Warenvertriebs, soweit sie an Geschäfte, und die meisten Arbeitsbeziehungen, soweit sie an ortsfeste Arbeitsplätze gebunden sind. Nichtlokalisierte Austauschsysteme sind dagegen räumlich indifferent; die Erbringung der betreffenden Leistung bzw. ihr Austausch gegen Gegenleistung ist nicht oder nicht unbedingt an physische Anwesenheit von am Austausch beteiligten Personen gebunden und nicht oder nicht unbedingt auf die Existenz ortsgedebundener Einrichtungen angewiesen.

Diese Definitionen enthalten die wesentlichen Dimensionen des anvisierten City-Modells:

- o eine sachliche Dimension, nämlich ein vorhandener Bedarf an bestimmten Leistungen und die Notwendigkeit der Leistungserbringung;
- o eine Beziehungsdimension, nämlich der Austausch zwischen Bedarfsträgern und Leistungsträgern;
- o eine räumliche Dimension- für das Zustandekommen des Austauschs zwischen Bedarfs- und Leistungsträgern müssen räumliche Distanzen überwunden werden.

Jeweils einzelne dieser Dimensionen sind den für Stadtzentren konstitutiven Funktionen mit den meisten anderen sozialen Funktionen und Beziehungen unserer Gesellschaft gemeinsam. Das Zustandekommen des spezifischen Merkmals der räumlichen Konzentration ganz bestimmter, Leistungen anbietender Institutionen in städtischen Zentren kann erst durch das Zusammenwirken von Faktoren verschiedener Dimensionen erklärt werden. Diese Überlagerung der einzelnen Dimensionen ist für das Funktionieren städtischer Zentren in zweifacher Weise relevant:

- o Einmal bricht sich, bei der Offenheit der Austauschsysteme, die Bereitschaft von Bedarfsträgern zur Teilnahme an bestimmten gegebenen Austauschsystemen an der zu überwindenden räumlichen Distanz zwischen den Standorten der Bedarfsträger und den Standorten der Leistungserbringung, die Überwindung dieser Distanz erfordert Aufwand an Zeit, Kosten und Mühe. Dies bedeutet, daß nicht jeder Bedarfsträger unter allen Umständen bereit ist, an einem, seinem Bedarf entsprechenden Austausch teilzunehmen, sondern er seine Teilnahme von dem dafür zu erbringenden Aufwand abhängig macht. Von der jeweiligen Bereitschaft verschiedener Bedarfsträger zur Teilnahme an denselben Austauschsystemen hängt die Häufigkeit und Intensität, deren Frequentation ab.

- o Die Offenheit der Austauschsysteme ist zum anderen im Zusammenhang mit der qualitativen Variabilität der Austauschsysteme von Bedeutung: Es kann angenommen werden, daß die Zahl der Teilnehmer sowie die Häufigkeit und Intensität ihrer Teilnahme an einem gegebenen Austauschsystem von Bedeutung für die Qualität der angebotenen und in Anspruch zu nehmenden Leistungen sind. Damit dürfte die größtmögliche Frequentation bestimmter lokalisierter, offener Austauschsysteme und deren qualitativer Abhängigkeit von der möglichen Frequentation konstitutiv sein für das Zustandekommen städtischer Zentren. Dies bedeutet mit anderen Worten, daß, wenn innerhalb eines Stadtgebietes bestimmte gleichartige Leistungen an verschiedenen Orten angeboten werden, die Qualität dort höher bzw. die Qualitäts/Kosten-Relation dort günstiger ist, wo die Frequentation höher ist; diese Leistungen sind zumindest traditionell dann überwiegend in Zentren lokalisiert.

Vermutlich gibt es zudem bestimmte Schwellenwerte der Frequentation, bei deren Unterschreitung ein lokalisiertes Austauschsystem überhaupt nicht zustande kommen kann und bestimmte Schwellen, bei deren Überschreitung keine entsprechende Qualitätssteigerung mehr eintritt. Da diese Schwellen sehr hoch liegen können, dürfte das wesentliche Unterschei-

dungskriterium der die städtischen Zentren bestimmenden lokalisierten offenen Austauschsysteme darin bestehen, daß diese Schwellenwerte jeweils nur hier, wenn überhaupt erreicht werden. Demgegenüber gibt es andere Austauschsysteme, bei denen unter normalen Bedingungen auch eine geringe Frequentation ausreicht, um eine recht hohe Qualität zu sichern und eine wesentlich höhere Frequentation keine nennenswerte Qualitätssteigerung mehr erzielt; diese Austauschsysteme sind für großräumige Zentren nicht von Bedeutung.

Welcher Art im einzelnen diese Austauschsysteme sind und bei welchen ein enger Zusammenhang zwischen Qualität der erbrachten Leistung und Frequentation besteht und welche infolgedessen aus Vergrößerung oder intensiverer Nutzung ihres Einzugsgebietes Qualitätsvorteile ziehen können, kann nur aufgrund einer sehr genauen empirischen Analyse bestimmt werden, die sich eines weitgehend ausgearbeiteten City-Modells bedienen muß. Dabei muß auch der zeitliche Horizont berücksichtigt werden, innerhalb welchen sich Veränderungen durch unterschiedliche Variablenkonstellationen ergeben.

3. Modellexogene Zielfunktionen

Während sich in den letzten ein bis zwei Jahrzehnten auf vielen anderen Gebieten des Städtebaus der alte quasi metaphysische Streit zwischen "Verdichtung" und "Entdichtung" langsam aufzulösen und einem rationalen, funktionsbezogenen Denken Platz zu machen beginnt, wird die nun beginnende Zentrumsdiskussion immer noch auf einer weithin vorrationalen, das heißt höchstens partiell reflektierten und von eindimensionalen Argumenten beherrschten Weise geführt: Begriffe wie Urbanität, Wiederbelebung der "toten" Stadtzentren, Mischung von Wohnen und vielfältigen wirtschaftlichen und kulturellen Aktivitäten sind so lange keine städtebaulichen Konzepte, (sondern Schlagworte, die höchstens als Kritik an gegenwärtigen Zustand der innersten Teile des Stadtgebietes sozusagen negative Realität bean-

spruchen können, aber keine realen Planungsinhalte bezeichnen) als keine Klarheit besteht über die Aufgabe städtischer Zentren, bzw. den Inhalt dieser Zentren in Relation zu den Benutzern der Stadt.

Städtische Zentren wurden oben definiert als Standorte von Betrieben bzw. Organisationen, durch welche bestimmte Leistungen erbracht werden. Sie sind danach zu beurteilen, was sie leisten und ob die erbrachten Leistungen den Bedarf der Bevölkerung entsprechen.

Die Benutzer der Stadt wurden vorläufig definiert als Bedarfsträger und als Leistungsträger, welche über lokalisierte offene Austauschsysteme zueinander in Beziehung treten. Bedarfsträger und Leistungsträger manifestieren sich in zwei Kategorien von Aggregaten:

- o Als Haushalte, (in denen Individuen, meist in ihrem ortsgebundenen, damit stadtrelevanten Verhalten aggregiert sind),
- o als Betriebe (in einem sehr weiten Sinn, als örtlich gebundene, im Regelfall mehrere Arbeitsplätze umfassende Einheiten, die Leistungen anbieten, zu diesem Zweck jedoch selbst wieder auf örtlich gebundene Leistungen angewiesen sind.)

Dem Verhalten der Benutzer der Stadt, bezüglich der Teilnahme an lokalisierten offenen Austauschsystemen, liegt als sachliche Voraussetzung ein theoretischer Bedarf an Leistungen seitens der Haushalte und die Notwendigkeit der Leistungserbringung durch Betriebe zugrunde. Die Beziehung zwischen theoretischem Bedarf an Leistungen und erforderlicher Leistungserbringung kann sich jedoch nur insofern als tatsächliches Verhalten von Haushalten und Betrieben manifestieren, als diese in der Lage sind, bestimmte, z. B. durch die räumliche Gebundenheit verursachte "Rationierungsschwellen" (erforderlicher Aufwand in Relation zur Qualität der Leistung) zu überwinden.

Das Verhalten der Benutzer der Stadt ist bestimmt durch die Funktionsfähigkeit offener Austauschsysteme. Insofern bestimmte Austauschsysteme für städtische Zentren konstituierend sind, oder umgekehrt nur durch das Vorhandensein spezifisch städtischer Zentren möglich werden, ist die Funktionsfähigkeit dieser Systeme von größter Relevanz für stadtspezifische Verhaltensweisen der Benutzer der Stadt. Umgekehrt beeinflußt das jeweilige Verhalten von Haushalten einerseits und Betrieben andererseits das Funktionieren offener, in Zentren lokalisierter, Austauschsysteme.

Die Funktionsfähigkeit offener, in Zentren lokalisierter Austauschsysteme bricht sich an der Funktionsgerechtigkeit dieser Zentren. Dies bedeutet einerseits, daß auch das Verhalten von Haushalten und Betrieben auf städtische Vorgegebenheiten reagiert und sich an diesen orientiert, andererseits beinhaltet eine Verhaltensänderung der Benutzer der Stadt eine Änderung der an die Funktionsgerechtigkeit der Zentren gestellten Ansprüche.

Ziel und Aufgabe der oben skizzierten theoretischen Reflexionen muß es also sein, die Funktionsfähigkeit offener, in städtischen Zentren lokalisierter Austauschsysteme zu verbessern, d. h. Wege aufzuzeigen, wie im Zuge planerischer Eingriffe Reibungsverluste vermindert werden können, die bei den Beziehungen zwischen Bedarfs- und Leistungsträgern, konkret Haushalten und Betrieben, entstehen und sich in hohen Zeit-, Kosten-, Mühedistanzen ausdrücken lassen.

4. Einige Elemente eines Zentrumsmodells

Dem anvisierten Modell sind folgende Grundzusammenhänge vorgegeben:

- o Ein Bedarf an Leistungen, welche durch spezifische Kommunikationserfordernisse gekennzeichnet sind, und die Notwendigkeit der Leistungserbringung bezeichnen eine Funktion, welcher

städtische Zentren gerecht zu werden haben.

- o Der Begriff Funktionsgerechtigkeit bezeichnet das Abhängigkeitsverhältnis sozialer Strukturen von raumgebundenen städtebaulichen Gegebenheiten.

Die diesen Zusammenhängen zugrundeliegenden Größen stellen die Eingangsvariablen des Modells dar, welche an einem Optimierungsprozeß zu beteiligen sind. Diese Eingangsgrößen sind in ihrer Variabilität von verschiedenen Faktoren abhängig, welche, je nach Abhängigkeit, Wirksamkeit und Relevanz für die im Modell untersuchten Sachverhalte in zwei Gruppen eingeteilt werden sollen:

- a) Stadtexogene Faktoren: stadtrelevante Variable ausserhalb des Systems Stadt, diese sollen im Modell nur in ihrer Wirkung auf Größen innerhalb des Systems Stadt berücksichtigt werden, ohne daß eine Rückwirkung aus der Stadt verfolgt wird.
- b) Stadtendogene Faktoren: stadtrelevante Variable innerhalb des Systems Stadt, welche von stadtexogenen Faktoren beeinflusbar, jedoch in ihrer spezifischen Wirksamkeit auf städtische Strukturen bezogen sind. Diese Faktoren können selbst wieder unterteilt werden in
 - o unabhängige Größen, d. h. Variable, welche nicht unmittelbar durch steuernde Eingriffe beeinflusbar sind, und die damit im Modell nur "restriktiv" wirksam werden,
 - o abhängige Größen, d. h. durch Steuerungseingriffe direkt beeinflussbare Größen

- wobei die Unterscheidung im wesentlichen durch den Zeit-
horizont bestimmt wird, welcher die modellrelevante Rück-
koppelung von Einflußgrößen bestimmt -

- o Größen, welche als Instrumentvariable, d. h. ein variiierendes Steuerungsinstrumentarium, bezeichnet werden können.

Im folgenden sollen diese Faktoren in ihrer Eigenschaft als Variable im einzelnen beschrieben werden.

a.) Stadterogene Faktoren

Dem System Stadtzentrum treten als primär bestimmende Größen die Ansprüche der Bevölkerung an Leistungen, die Notwendigkeit der Leistungserbringung und der damit verbundene Kommunikationsbedarf gegenüber. Sämtliche dieser Größen werden durch eine Serie von Faktoren beeinflusst, welche, zumindest in erster Instanz, außerhalb der Systeme Zentrum und Stadt liegen. Zu diesen Faktoren gehört beispielsweise:

- o eine durch eine bestimmte Gesellschaftsverfassung gesetzte Rechtsordnung;
- o durch kulturelle Prägung bestimmte Lebensgewohnheiten;
- o Fortschritte in Wissenschaft und Technik;
- o der Lebensstandard der Bevölkerung (im Durchschnitt der Gesamtbevölkerung oder in wichtigen, statistisch relevanten Gruppen);
- o die allgemeine Wirtschaftsstruktur, insbesondere das Volumen und die Kompliziertheit der in arbeitsteiligen Systemen produzierten Güter und Leistungen;
- o die zeitlichen Disponibilitäten (soweit sie nicht als Teil der Lebensgewohnheiten zu betrachten sind).

Diese, die Stadt transzendierenden Größen befinden sich offensichtlich gegenwärtig in rapider Veränderung. Dies schlägt sich einerseits nieder in Veränderungen im Umfang und in der Struktur

des Bedarfs an Leistungen der verschiedensten individuellen wie kollektiven Bedarfsträger (Haushalte, Betriebe, öffentliche Stellen).

Andererseits werden durch diese Faktoren Veränderungen in der Art möglicher Leistungen (dazu gehört auch die Möglichkeit völlig neuartiger Leistungen) verursacht.

Dies geschieht beispielsweise bei den gesamtwirtschaftlichen und technologischen Faktoren, wie Tendenzen zur Unternehmenskonzentration im Handel, Veränderungen im Verhältnis zwischen Produktionskosten und Reparaturkosten eines Gutes, Veränderungen in der Verpackungs- und Transporttechnik usw.

Gleichzeitig können durch exogene Faktoren Veränderungen in der möglichen Art der Leistungserbringung, als einem Vorgang, mit welchem ein bestimmter Kommunikationsbedarf kausal verbunden ist, ausgelöst werden. Es handelt sich dabei im wesentlichen um Veränderungen durch technischen Fortschritt, d. h. durch eine Weiterentwicklung einerseits der Verkehrstechnologie, andererseits der Fernmelde- und Datenverarbeitungstechnik. Die mögliche Art der Leistungserbringung ist abhängig von der Kommunikationsform, mit welcher die jeweilige Leistung erbracht werden kann.

Eine Änderung der Kommunikationsform ergab sich beispielsweise in der Vergangenheit durch das Auftreten des individuellen Kraftfahrzeugs und seine außerordentliche, durch die Massenhaftigkeit von Produktion und Absatz ermöglichte relative wie absolute Verbilligung. Abgesehen von der Einführung der elektrischen Straßenbahn um die Jahrhundertwende war diese Änderung der Kommunikationsform die wichtigste Voraussetzung für die Entstehung heutiger Kommunikationsstrukturen und damit letztlich die Entstehung von Großstädten im heutigen Sinn. Es ist heute ebenso möglich, daß neue schienengebundene Massenverkehrsmittel neben die (oder anstelle der) traditionellen U-Bahn und Straßenbahn treten, wie es möglich wäre, daß irgendwelche Kleinfahrzeuge entwickelt werden, die, beispielsweise in öffentlichem Besitz, jedem Verkehrsteilnehmer zur Verfügung stehen und einerseits individuell gesteuert werden können, andererseits bei stärkerer Bündelung der Verkehrswege durch Fernsteuerung nach Art eines Massenverkehrsmittels betrieben werden.

Dazu kann prinzipiell jede Kommunikationsform durch andere Kommunikationsformen substituiert werden, wobei auch die Substitutionsmöglichkeiten von der Entwicklung exogener Faktoren abhängen.

Beispielsweise kann ein Kommunikationsvorgang, welcher bisher die persönliche Präsenz der Beteiligten voraussetzte, durch die Ausbreitung und Entwicklung des Fernmeldesystems, sowie durch Rundfunk und Fernsehen, als einseitiger Kommunikationsbeziehung durch einen nichtphysischen Kommunikationsvorgang abgelöst werden. Diese Ablösung dürfte vor allem für die Entwicklung des Bildungswesens sowie für die Beteiligung an kulturellen Veranstaltungen eine wesentliche Rolle spielen.

Mit der Änderung der Funktion sozialer Strukturen durch eine Veränderung der daran beteiligten Größen wandelt sich auch der Anspruch an die Funktionsgerechtigkeit zentraler Standorte, welche definiert wurden als Standorte von Leistungsträgern, die bei der Erbringung von Leistungen auf eine ganz bestimmte Kommunikationsform angewiesen sind.

Eine Reihe exogener Faktoren führt dazu, daß neue Arten von Leistungen entstehen (oder bestehende Arten sich derart wandeln), deren Erbringung nur an zentralen Standorten möglich ist.

Die wichtigsten dieser Faktoren sind insbesondere die Erhöhung von Lebensstandard und Anspruchsniveau der Bevölkerung sowie die wachsende Komplexität von Wirtschaft und Gesellschaft, bei welcher mit zunehmender Arbeitsteilung die Anpassungsmöglichkeit entsprechend jeweiliger Standortbedürfnisse wächst. Damit wächst die Zahl der Leistungsträger mit zentripetaler Tendenz.

Demgegenüber gibt es gleichzeitig bei den Trägern von anderen Leistungen eine zentrifugale Tendenz. Diese wird beispielsweise verursacht durch die steigende Mobilität der Bevölkerung und damit eine geringere Bindung an eine bestimmte Kommunikationsstruktur bei der Erbringung von Leistungen.

Dazu verkleinert sich ein Teil der Leistungsträger durch Ausgliederung von Teilen, welche bei der Leistungserbringung sach-

lich nicht beteiligt sind.

Ein weiterer Teil von Leistungsträgern wird in Zukunft überhaupt nicht mehr auf bestimmte Standorte angewiesen sein, da die zur Erbringung seiner Leistung bisher erforderliche Kommunikationsform durch eine andere Form der Kommunikation substituierbar wird.

b) Stadtendogene Faktoren (Modellgrößen)

Der Größenbedarf an bestimmten Leistungen, Notwendigkeit der Erbringung dieser Leistungen und aus der Erbringung resultierender Kommunikationsbedarf bricht sich an räumlichen und strukturellen Gegebenheiten, deren Wirkung mit dem Begriff Funktionsgerechtigkeit umrissen werden kann. Das sich hieraus ergebende tatsächliche Verhalten der Bedarfsträger und der Leistungsträger, einschließlich des kommunikativen Verhaltens wird bestimmt von Größen, welche zwar von exogenen Faktoren beeinflusst werden, jedoch innerhalb des Systems "Stadt" begründet sind.

Im folgenden sollen diese stadtendogenen Faktoren nach ihrer Wirkung und nach ihrer Veränderbarkeit beschrieben werden. Dabei ist eines der wesentlichsten Merkmale ihrer Variabilität der zeitliche Horizont, innerhalb welchem ihre Veränderung sich vollzieht.

Eines der schwerwiegendsten Probleme bei der erklärenden, prognostizierenden und intervenierenden Anwendung eines mit den hier angedeuteten Begriffen operierenden Modells wird es sein, den zeitlichen Horizont richtig zu erfassen, innerhalb welchem eine Veränderung der Konstellation stadtendogener Faktoren sich auf die Funktionsfähigkeit "zentraler" Strukturen auswirkt. Die Ursache hierfür liegt vor allem bei zwei Tatsachen:

o einmal bei der raschen Veränderung stadtexogener Faktoren und

deren Einwirkung auf die Konstellation stadtendogener Faktoren,

- o zum anderen in der Trägheit bestehender Konstellationen und gewohnter Verhaltensweisen der Benutzer der Stadt.

Die Tragweite jeweiliger Veränderungen unter dem Aspekt des Zeithorizonts sei am Beispiel der Standortwahl eines Betriebes demonstriert:

Zu dem Zeitpunkt, an welchem ein Betrieb neu errichtet wird, kann im Regelfall angenommen werden, daß seine Standortwahl den zu diesem Zeitpunkt herrschenden, bzw. den sich in der Vorperiode - manifestierenden Bedingungen entspricht: Ein vermehrter Bedarf an irgendwelchen Leistungen verursachte eine gesteigerte Nachfrage nach diesen Leistungen, und die Erbringung dieser Leistungen erforderte bestimmte Standortgegebenheiten. Besteht der Betrieb eine gewisse Zeit, so kann dieser Standort unrationell geworden sein: entweder, weil sich inzwischen der Bedarf geändert hat, oder weil die Leistungserbringung nicht mehr an die vorliegenden Standortgegebenheiten gebunden ist, oder weil sich inzwischen die ursprünglichen Standortgegebenheiten verändert haben.

Eine unter diesen Bedingungen sich anbietende Standortverlagerung des Betriebes kann jedoch je nach den betrieblichen Bedingungen und insbesondere je nach den am bestehenden Standort investierten Werten sowie nach den Kosten, die mit einer Standortverlagerung verbunden sind, so schwierig sein, daß der Betrieb noch längere Zeit an seinem alten Standort verharret, selbst wenn dieser Standort offensichtlich nicht mehr rationell ist.

Derartige Irrationalitäten als Folge zeitlicher Verschiebungen können nur vermieden werden, wenn eine sehr viel höhere Transparenz der im Beispiel angeführten Wirkungsmechanismen erreicht ist, die eine realistische Prognose über längere Zeiträume möglich macht.

Es ist daher einerseits zu untersuchen, bei welchen endogenen Faktoren in ihrer Auswirkung zeitlich mehr oder weniger fixierbare Steuerungsmaßnahmen bestimmte gewünschte Veränderungen direkt bewirken - derartige Faktoren wurden als "abhängige Größen" bezeichnet - wobei auch die Veränderlichkeit der als "Instrumentvariable" bezeichneten Steuerungsmöglichkeiten zu berücksichtigen ist.

Andererseits muß bei den Faktoren, welche nicht direkt beeinflusst

bar sind und welche sozusagen nur "reagieren" - diese wurden oben als "unabhängige Größen" bezeichnet - die Gesetzmäßigkeit und zeitliche Gebundenheit ihrer Veränderlichkeit bekannt sein, damit sie in ihrer restriktiven Wirkung in prognostische Überlegungen einbezogen werden können.

b.a. Unabhängige Größen

Zu den unabhängigen Größen der stadtendogenen Faktoren kann beispielsweise gerechnet werden:

o die Rechtshoheit der Gemeinden -

Bei den in diesem Zusammenhang relevanten Hoheitsrechten der Gemeinden handelt es sich im wesentlichen um die den Gemeinden im EBauG zugestandene Planungshoheit, um das Recht der Gemeinden zur Festsetzung gemeindlicher Steuerhebesätze, welche sachlich und regional differenziert werden können, sowie nicht zuletzt um das Haushaltsrecht der Gemeinden.

Mit diesen kommunalen Hoheitsrechten wird den Gemeinden zwar in erheblichem Umfang die Möglichkeit gegeben, durch variable Satzungen rechtskräftig bestimmend in die gemeindliche Entwicklung einzugreifen. Gleichzeitig ist jedoch mit diesen Hoheitsrechten per definitionem auch eine sehr einschneidende Beschränkung der Einflussnahme auf Entwicklungen, welche die Gemeinde tangieren, verbunden: die Hoheit einer Gemeinde endet jeweils an der Gemarkungsgrenze, an welcher die Hoheit einer anderen Gemeinde beginnt.

o Städtische Machtstrukturen -

Diese manifestieren sich beispielsweise in Interessenverbänden, welche durchaus in der Lage sind, massiv auf irgendwelche Entscheidungen oder die Realisierbarkeit dieser Ent-

scheidungen einzuwirken.¹⁾ Begriffe wie "Demokratisierung des Planungsprozesses" u.ä. müssen so lange als Leerformeln betrachtet werden, als die Einflußnahme interessierter Gruppen quasi anonym erfolgt, d. h. weder öffentlich bekannt ist, wessen Interessen durch welche Entscheidungen im jeweiligen Fall verfolgt werden, noch zureichende Transparenz besteht über die jeweilige Art der Einflußnahme.

Eine besondere, jedoch für planerische Entscheidungen äußerst gewichtige Art der Einflußnahme im Interesse einzelner ist die Bodenspekulation. Um sie in ihrer Wirkung einzuschränken, ist es notwendig, rechtzeitig die für irgendwelche Maßnahmen erforderlichen Flächen zu reservieren, da die Spekulation sonst zu einem entscheidenden Hindernis für eine vernünftige Stadtplanung werden kann, wie sie es in der Vergangenheit häufig wurde.

o Allgemeiner Verstädterungsprozeß -

Dieser wird zwar ausgelöst durch exogene Faktoren (z. B. Lohngefälle zwischen Stadt und Land), seine Folgewirkungen sind jedoch innerhalb der Stadt von Bedeutung²⁾. Der Verstädterungsprozeß wirkt sich in der Stadt sowohl hinsichtlich der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung, beispielsweise nach der beruflichen Qualifikation, der Altersstruktur oder dem Bedarfsniveau aus, als auch hinsichtlich der Zusammensetzung der in der Stadt ansässigen Institutionen, sei es unter dem Gesichtspunkt des Angebots an Arbeitsplätzen, als auch dem Gesichtspunkt der von ihnen erbrachten Leistungen.

1) Siehe auch "Political Restraints and Strategies" in Alan A. Altshuler "The City Planning Process"

2) Siehe auch die Studie von Infas "Der Zuzug nach München" (1961)

o Verhalten von Personen -

Das Verhalten von Personen ist in diesem Zusammenhang insofern von Bedeutung, als es sich zu Verhaltensweisen bestimmter Kategorien von Personen zusammenfassen läßt. Diese Verhaltensweisen beeinflussen sowohl die Verhaltensmöglichkeiten einzelner, derselben Kategorie zugehöriger Personen, als auch die Verhaltensmöglichkeiten von Betrieben, auf welche die Verhaltensweise der bestimmten Kategorie von Personen bezogen ist.

Dieses Abhängigkeitsverhältnis zwischen sozusagen aggregiertem Verhalten und dem Verhalten einzelner läßt sich am ehesten erläutern am Beispiel der Erbringung "zentraler" Leistungen: Je mehr Personen die gleiche Leistung von denselben Betrieben beziehen, desto eher wird dieser Betrieb in der Lage und bereit sein, diese Leistung für den einzelnen in einer günstigen Kosten-Qualitäts-Relation zu erbringen. Dasselbe gilt bei der Benutzung von Massenverkehrsmitteln: Je weniger Personen bereit sind, Massenverkehrsmittel zu benutzen, desto geringer wird deren Leistungsfähigkeit, d. h. desto ungünstiger gestaltet sich für den einzelnen die Benutzung des Massenverkehrsmittels.

Von entscheidender Bedeutung für die Verhaltensweise bestimmter Kategorien von Personen ist die Zusammensetzung dieser Kategorien nach sozialer Stellung, beruflicher Qualifikation, räumlicher Verteilung usw. der die jeweilige Kategorie konstituierenden Personen.

o Verhalten von Betrieben -

Ähnliches, wie für das Verhalten von Personen angeführt, gilt auch für die Verhaltensweise bestimmter Kategorien von Betrieben. Auch dieses beeinflusst als stadtendogener Faktor die Verhaltensmöglichkeit einzelner Betriebe und Personen.

Durch die Standortnachbarschaft verschiedener Betriebe kann beispielsweise ein bestimmtes Verkehrsaufkommen entstehen, durch welches der Einsatz von Massenverkehrsmitteln ermöglicht wird. Damit ist für jeden einzelnen Betrieb die Möglichkeit

einer Erreichbarkeit durch Massenverkehrsmittel gegeben. Umgekehrt kann beispielsweise die Erreichbarkeit eines Betriebes mit individuellen Verkehrsmitteln stark unter der Nachbarschaft von anderen Betrieben mit hohem Aufkommen an Individualverkehr leiden. Der Zusammenhang von Standortwahlverhalten einer bestimmten Kategorie von Betrieben und der daraus für den einzelnen Betrieb resultierenden Standorteigenschaft wird häufig mit dem, in der Regel nur als Schlagwort verwendeten Begriff der "Standortgemeinschaft" bezeichnet.

Auch für die Verhaltensweise bestimmter Kategorien von Betrieben ist die Zusammensetzung der die jeweilige Kategorie konstituierenden Betriebe (beispielsweise nach jeweiligem Kommunikationsverhalten) von entscheidender Wichtigkeit.

o Städtische Vorgegebenheiten -

Städtische Vorgegebenheiten in der Form eines bestehenden Verkehrsnetzes, vorhandener Versorgungssysteme und vorhandener Bausubstanz wirken insofern als unabhängige endogene Größen, als mit ihnen sowohl ökonomische, als auch teilweise kulturelle, Werte repräsentiert werden. Soweit es sich dabei um historische Gebäude von hohem kulturellem Wert handelt, sind dabei der Veränderlichkeit absolute Grenzen gezogen.

In jedem Fall können jedoch städtische Vorgegebenheiten gegenüber irgendwelchen beabsichtigten Veränderungen stark restriktiv wirken.

Soweit mit städtischen Vorgegebenheiten ökonomische Werte repräsentiert werden, verändert sich ihre restriktive Wirkung aufgrund zweier möglicher Bedingungen: einmal aufgrund der jeweiligen Bedeutung, welche diesen Werten beigegeben wird, im Vergleich zu möglicherweise entstehenden Werten bei ihrer Beseitigung, zum anderen aufgrund der möglichen Abschreibung, d. h. ihrer zeitlich fixierbaren Amortisation.

o Natürliche Vorgegebenheiten in Städten -

Hierzu können sowohl ortsgebundene klimatische, als auch besondere geologische Vorgegebenheiten gerechnet werden. Diese Vorgegebenheiten sollen jedoch in diesem Zusammenhang lediglich insofern berücksichtigt werden, als ihre Auswirkung durch den Einsatz technischer Mittel prinzipiell beeinflusst werden kann, ihre restriktive Wirkung damit nach menschlichem Ermessen einer gewissen zeitlichen Veränderlichkeit unterworfen ist.

b.b Abhängige Größen

Die wesentlichsten stadtendogenen Faktoren, welche durch Steuerungseingriffe direkt beeinflussbar sind, können mit den beiden Begriffen "Flächenangebot" und "Verkehrssystem" zusammengefaßt werden.

o Flächenangebot

Hinsichtlich des Flächenangebots ist zu unterscheiden zwischen der verfügbaren Grundstücksfläche einschließlich der benötigten Erschließungsflächen und der auf diesen Grundstücken tatsächlich angebotenen Nutzfläche.

Wesentlich für eine Analyse des Flächenangebots als abhängige Größe ist einmal die prinzipielle Knappheit im Zentrum, zum anderen die unterschiedliche Art der Beeinflussbarkeit.

Die Beeinflussbarkeit der Grundstücksfläche liegt in erster Linie in den Möglichkeiten, Flächen freizumachen, den Anteil der Erschließungsflächen unter sonst gleichen Bedingungen möglichst zu verringern und einen Nutzungswandel bei bebauten Flächen einzuleiten und zu fördern. Der wesentliche Gesichtspunkt einer Beeinflussbarkeit der Nutzfläche bei

gegebener Grundstücksfläche liegt in der zulässigen oder angestrebten Baudichte (Geschoßflächenzahl) unter Berücksichtigung einer eventuellen Beziehung zwischen Nutzungsdichte und dem Verhältnis von bebaubarer und Erschließungsfläche.

Das Flächenangebot als grundsätzlich beeinflussbare Größe trifft jedoch häufig auf im wesentlichen restriktiv wirkende Faktoren. Dies ist insbesondere der Fall bei bereits bestehender Bausubstanz, den baurechtlichen Bestimmungen und dem vorhandenen oder angesichts der technologisch-ökonomischen Bedingungen realisierbaren Verkehrssystem.

Eine Beurteilung des Flächenangebots stößt teilweise auf erhebliche Schwierigkeiten, da Entscheidungen, wie Verwendung oder Nichtverwendung vorhandener Bausubstanz oder Größen, wie das Verhältnis zwischen Erschließungsfläche und bebauter Fläche in starkem Maß abhängig sind von dem erwarteten standortbedingten Wert, den das jeweilige Flächenangebot darstellt.

Zur Gewinnung von Beurteilungskriterien für das jeweilige Flächenangebot wird dieses auch in retrospektiver Sicht zu analysieren sein.

Es kann vermutet werden, daß einerseits bei bisherigen Planungen die Verfügbarkeit unbebauter Fläche oder das Vorhandensein besonders leicht einem Nutzungswandel zu unterziehender Bausubstanz der wesentliche Ansatzpunkt für das durch Steuerungseingriffe zur Verfügung gestellte Flächenangebot war. Andererseits war ein unzureichendes Flächenangebot, als Folge unzulänglicher Planung, Ursache für den Nutzungswandel vorhandener Bausubstanz, da großenteils nur so die benötigten Flächen beschafft werden konnten.

o Verkehrssystem

Diese, durch Steuerungseingriffe beeinflussbare Größe wird in den kommenden Jahrzehnten aus zwei Gründen eine zentrale

1) Siehe auch Hartenstein/Lutz: "City München"

Rolle für die Stadtplanung spielen: Einerseits kann man davon ausgehen, daß das gegenwärtige Verkehrssystem unzulänglich ist, so daß große Verkehrsinvestitionen gerechtfertigt sind; andererseits besteht die Tatsache einer irreversiblen Tendenz zum Wachstum der Großstädte; bei deren (nur in Grenzen korrigierbarer) flächenhafter Ausdehnung nur der geringste Teil der zurückzulegenden Entfernungen zu Fuß bewältigt werden kann.

Zum Beispiel wohnte vermutlich noch vor 30 oder 40 Jahren ein nennenswerter Teil der Münchner Bevölkerung in einer nach damaligen Kriterien zumutbaren Fußgängerentfernung von den damals vorherrschenden Standorten zentraler Leistung; dies ist heute ganz sicher nicht mehr der Fall, selbst wenn man vernachlässigt, daß sich auch die Zumutbarkeit von Fußweglängen offensichtlich stark vermindert hat.

Verkehrssysteme sind Hilfsmittel zur Überwindung räumlicher Distanzen. Ihre Aufgabe ist es, physische Kommunikationsvorgänge zwischen Personen bzw. zwischen Haushalten und Institutionen als räumlich gebundenen Aggregaten zu ermöglichen.¹⁾

Damit sind Verkehrssysteme daraufhin zu untersuchen, in welchem Maß sie von einem bestimmten Standort aus einen anderen Standort zugänglich machen, d. h. welchen Aufwand an Zeit, Kosten und Mühe die Überwindung der räumlichen Distanz zwischen zwei bestimmten Standorten verursacht.

¹⁾ Siehe auch Colin Buchanan: "Verkehr in Städten", London 1963

Deskriptiv kann der endogene Faktor Verkehrssystem und die durch ihn begründete jeweilige Zugänglichkeit zur Erklärung für Veränderungen in der Standortwahl bestimmter Betriebe herangezogen werden: Veränderte topographische Streuung läßt sich unter sonst gleichen Bedingungen interpretieren als Konsequenz einer Verschiebung in den Zugänglichkeitsverhältnissen, und zwar historisch-empirisch im Regelfall im Sinn verringerter Zugänglichkeit traditioneller und erhöhter Zugänglichkeit neuer Standorte.

Eine realistische Ermittlung von Zugänglichkeitsverhältnissen wird jedoch nur möglich sein, wenn man die einzelnen Aspekte des Aufwands an Zeit, Kosten und Mühe sowohl in ihrer sozioökonomischen Differenzierung, wie in ihrer langfristigen Entwicklung in eine Untersuchung einbezieht.

Die Untersuchung der Zugänglichkeit und der Möglichkeit, sie steuernd zu beeinflussen, wird erschwert durch den Umstand, daß sich innerhalb des Systems S_{st} jeweils die verschiedensten Kommunikationsvorgänge überlagern, damit verschiedene Verkehrssysteme unterschiedlich zu bewerten sind, jeweils im Hinblick auf die Zugänglichkeit unterschiedlicher Standorte und unterschiedlicher, an bestimmten Kommunikationsvorgängen beteiligter Personen und Institutionen. Diese Schwierigkeit äußert sich in zwei Tatbeständen:

Einmal durch die Diversität der Verkehrsmittel und damit der sich überlagernden Verkehrsträgersysteme, welche jeweils bei gleichen topologischen Beziehungen einen unterschiedlichen Aufwand an Zeit, Kosten und Mühe verursachen.

Daß die bestehenden Stadtzentren in nahezu allen heutigen Großstädten nicht für das individuelle Kraftfahrzeug als Massenkommunikationsmittel gebaut sind, sondern ihre höchste Zugänglichkeit für Fußgänger oder für öffentliche Verkehrsmittel aufweisen, ist zwar allgemein bekannt, muß aber dennoch immer wieder nachdrücklich hervorgehoben werden - wobei die wesentliche Zugänglichkeitsbeschränkung der Zentren für den Kraftfahrer vermutlich nicht so sehr während des Fahrens selbst auftritt, als in dem Augenblick, in dem er sein Kraftfahrzeug abstellen will. Demgegenüber weisen in einem auf das individuelle Kraftfahrzeug bezogenen Verkehrssystem zahlreiche Standorte wesentlich höhere Zugäng-

lichkeit auf als das Stadtzentrum, und zwar insbesondere Standorte, die sich durch geringe Nutzungsdichte auszeichnen. Ganz generell könnte man sagen, daß das Verkehrssystem Kraftfahrzeug zu einer gleichmäßigen geringen Dichte der Nutzung drängt, während alternative Verkehrssysteme prinzipiell ihre optimalen Zugänglichkeiten nur bei hoher Verdichtung sichern. Daß die widersprüchlichen Zugänglichkeitsverhältnisse, die von alternativen Verkehrssystemen geschaffen werden, ihre besondere Virulenz durch die Konkurrenz dieser Verkehrssysteme erhalten, sei hier nur am Rande vermerkt.

Zum anderen durch die stark variierende Einschätzung der Aspekte Zeit, Kosten und Mühe bei einem gleichartigen physischen Kommunikationsvorgang, je nach sozioökonomischer Art der am Kommunikationsvorgang Beteiligten. Die einzelnen Verkehrsträgersysteme und die mit ihrer Hilfe zurückgelegten Strecken entsprechen einem unterschiedlich eingeschätzten Aufwand an Zeit, Kosten und Mühe, je nachdem, welche Wichtigkeit die Zurücklegung der Strecke für den Verkehrsteilnehmer besitzt und in welcher sozioökonomischen Situation er sich befindet.

Hinter dieser sozusagen statischen Differenzierung der ein und dergleichen Strecke entsprechenden Zeit-Kosten-Mühe-Distanzen verbergen sich längerfristige Veränderungen, die ihrerseits das gesamte System der durchschnittlichen Zeit-Kosten-Mühe-Distanzen im Stadtgebiet verändern, so beispielsweise die allgemeine Erhöhung des Lebensstandards, die das Kostenmoment für den Durchschnitt der Bevölkerung gegenüber den Elementen Zeit und Mühe in den Hintergrund treten läßt (zumindest solange, als die Wegekosten nicht überproportional zum Sozialprodukt ansteigen). Auf der anderen Seite scheinen Veränderungen in der Bewertung physischer Mühe oder, positiver ausgedrückt, erhöhter Ansprüche an Komfort dem Element Mühe gegenüber dem Element Kosten und vielleicht auch dem Element Zeit immer größeres Gewicht zukommen zu lassen. Dies bedeutet, daß in mittel- und vor allem langfristiger Perspektive eine Distanz, die durch relativ geringe Kosten und relativ hohe Mühe gekennzeichnet ist, ständig größer wird, während eine topologisch gleichwertige Distanz, die durch relativ hohe Kosten und geringe Mühe gekennzeichnet ist, sozusagen immer kürzer wird.

b.c. Instrumentvariable

Auf das unter dem Begriff "Instrumentvariable" zusammenge-

faßte Steuerungsinstrumentarium der Kommunen und dessen Einsatzmöglichkeiten braucht hier nur kurz eingegangen zu werden, da es weitgehend als bekannt vorausgesetzt werden kann.

Es soll hier nur auf die mit der partiellen Finanzhoheit der Gemeinden verbundenen Möglichkeiten, die durch das Haushaltsrecht gegebenen Möglichkeiten und die Möglichkeiten innerhalb der Planungshoheit der Gemeinden hingewiesen werden.

Die Finanzsatzungen der Gemeinde können die Möglichkeit beinhalten, die Abschreibung von Objekten, welche ökonomische Werte repräsentieren, zu beeinflussen, sowie die Möglichkeit, die Bodenmobilität durch Veränderung der Grundsteuerhebesätze zu verändern.

Haushaltssatzungen können der Gemeinde Gelegenheit geben, durch gezielte Investitionen, Entwicklungen in der von ihr gewünschten Richtung zu lenken. Es muß hier auch darauf hingewiesen werden, daß die Gemeinde über die Festsetzung einer unterschiedlichen Rentierlichkeit von kommunalen Einrichtungen deren Inanspruchnahme nachhaltig beeinflussen kann.

Das wohl umfassendste Steuerungsinstrumentarium kann sich die Gemeinde vermutlich durch im Rahmen der kommunalen Planungshoheit beschaffen; die hierin liegenden Möglichkeiten seien mit den Begriffen Festsetzung von Art und Maß der baulichen und sonstigen Nutzung einschließlich der Verkehrslinienführung, gesetzliches Verkaufsrecht der Gemeinde und Enteignung zum Wohl der Allgemeinheit angedeutet.

Auch wenn der Rahmen durchaus als unzureichend angesprochen werden muß, welcher durch gesetzliche Bestimmungen vorgegeben ist, und innerhalb welchem sich die Gemeinden durch

Rechtssetzungen selbst ein Instrumentarium zur Lenkung der gemeindlichen Entwicklung erarbeiten können (als Beispiel sei hier auf die Nutzungshöchstgrenzen verwiesen, welche heute einer betriebswirtschaftlichen Berechnung nicht mehr gerecht werden), so muß trotzdem festgestellt werden, daß die Gemeinden bis heute nicht nur versäumt haben, sich dieses Instrumentarium entsprechend ihren Erfordernissen zu beschaffen, sondern auch versäumen, dieses Instrumentarium in einer sinnvollen Gesamtplanung einzusetzen.

5. Modellendogene Zielfunktionen

Eine Optimierung des Verhaltens der Benutzer der Stadt, im Hinblick auf einen dem Verhalten zugrundeliegenden Bedarf, setzt die Optimierung der Funktionsfähigkeit offener, in Zentren lokalisierter Austauschsysteme voraus. Dies bedeutet, daß mit Hilfe steuernder Eingriffe die Funktionsgerechtigkeit staatlicher Zentren derart verbessert wird, daß es sich auf das Verhalten von Individuen und Haushalten einerseits und Institutionen andererseits im Sinn einer Optimierung der Bedingungen ihrer Teilnahme an lokalisierten offenen Austauschsystemen auswirkt.

Dieses Ziel läßt sich einmal in der Perspektive des Gesamtsystems Stadt, innerhalb dessen bestimmte individuelle und kollektive Bedürfnisse auftreten, die optimal befriedigt werden sollen, beschreiben, zum anderen in spezifischer Beziehung zu den wichtigsten, durch Steuerungseingriffe beeinflussbaren Größen, insofern, als möglichst wenig Störungen, Reibungsverluste und volks- wie betriebswirtschaftliche Kosten auftreten sollen.

Kurz- bis mittelfristig läßt sich das kombinierte Verhalten von Individuen und Haushalten erklären als ein Optimierungsprozeß, bei welchem versucht wird, möglichst hohe Erträge aus der Beteiligung an offenen Austauschsystemen zu erreichen, bei geringstmöglichem Aufwand an Zeit, Kosten und Mühe, Hierin liegt

der wesentliche Ansatzpunkt für die Definition der eigentlichen Zielfunktionen:

Insoweit es sich als notwendig erweist, zur Optimierung der Leistungsfähigkeit von in Zentren lokalisierten Austauschsystemen die Intensität ihrer Frequentation zu steigern, kann dies erreicht werden durch eine Verkürzung der Zeit-Kosten-Mühe-Distanzen. Auf der anderen Seite kann angenommen werden, daß unter gleichen Bedingungen eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit von in Zentren lokalisierter Leistungsträger für Haushalte die Überwindung durchschnittlich größerer Zeit-Kosten-Mühe-Distanzen gerechtfertigt ist.

Eine besondere Schwierigkeit für die Untersuchung ergibt sich jedoch aus der Tatsache, daß die Benutzer einer Stadt (Haushalte oder Institutionen) fast immer zugleich Bedarfs- und Leistungsträger sind, die als solche an verschiedenen offenen Austauschsystemen teilnehmen und zusätzliche Verknüpfungen zwischen den Austauschsystemen dadurch entstehen, daß in einem Haushalt und in einem Betrieb funktional oder personal verschiedene Beziehungssysteme miteinander verknüpft sind.

Im folgenden soll einmal das Verhalten der Benutzer der Stadt etwas ausführlicher beschrieben werden; zum anderen soll untersucht werden, welche Konsequenzen sich hieraus für die Stadt als System ergeben.

a) Verhalten von Individuen und Haushalten

Das Verhalten von Personen und Personengruppen läßt sich im Modell nur insoweit berücksichtigen, als es ein Mindestmaß an Rationalität aufweist, wobei lediglich zu berücksichtigen ist, daß die Verhaltensrationalität zeitlich verzerrt sein kann, da sich rationale Erwägungen und Verhaltensgewohnheiten niederschlagen können, die auch dann noch eine Zeitlang fort dauern, wenn hierdurch der ursprüng-

lich intendierte Zweck nicht mehr voll erreicht wird.

Unterstellt man zunächst einmal unmittelbare Verhaltensrationalität, so sind vor allem zwei Formen des Verhaltens von Individuen von Bedeutung:

- o die Form und insbesondere Intensität ihrer Teilnahme an den das Zentrum konstituierenden offenen Austauschsystemen,

das
das hierbei demonstrierte Verkehrsverhalten.

Beide Verhaltensformen sind offensichtlich eng miteinander verknüpft: Teilnahme an offenen Austauschsystemen bedeutet, daß Zeit-Kosten-Mühe-Distanzen zu überwinden sind; die Überwindung von Zeit-Kosten-Mühe-Distanzen stellt das Verkehrsverhalten dar. Je kleiner diese Distanzen sind, desto größer ist unter sonst gleichen Bedingungen die Intensität der Teilnahme an offenen Austauschsystemen. Bei gleicher Distanz wird diese Intensität ihrerseits variieren an den "Erträgen", die das Individuum aus dieser Beteiligung zieht oder erwartet.

Es muß gesagt werden, daß die Zeit-Kosten-Mühe-Distanzen ihrerseits auch von einer anderen Form des Verhaltens der Haushalte abhängt, nämlich ihrer Wohnungswahl, da ja unter sonst gleichen Bedingungen die Zeit-Kosten-Mühe-Distanz von den Standorten der Wohnung der Mehrheit der diese Distanzen zurücklegenden Individuen und Haushalte abhängt.

Im Hinblick auf Optimierungsprozesse der Zielfunktionen ist die Flexibilität oder Fluidität des Verhaltens der Individuen von besonderer Bedeutung, das heißt, ihre Bereitschaft, entweder die Intensität ihrer Teilnahme an offenen Austauschsystemen zu variieren oder auf variierende Zeit-Kosten-Mühe-Distanzen zureagieren.

Die Flexibilität ist vermutlich sehr verschieden, je nach der Art der offenen Austauschsysteme, an denen die Individuen teilnehmen. Die Bereitschaft, den Ort zu wechseln, an dem man bestimmte Versorgungs- oder Distributionsleistungen in Anspruch nimmt, dürfte unter sonst gleichen Bedingungen sicher sehr viel größer sein als zum Beispiel die Bereitschaft, den Arbeitsplatz zu wechseln.

b) Verhalten von Betrieben

Deskriptiv sei wie bei den Individuen (Haushaltungen) das Verhalten von Betrieben als rational betrachtet, das heißt, es wird angenommen, daß Standortbedürfnisse und betriebliche Bemühungen zusammen die Rationalität der Standortwahl begründen und das tatsächlich zu beobachtende Standortverhalten auf diese Faktoren zurückgeführt werden muß.

Das für einen Optimierungsprozeß im Modell relevante Verhalten von Betrieben läßt sich drei Kategorien mit ganz verschiedener Flexibilität zuordnen:

- o die Standortwahl,
- o das Marktverhalten,
- o das Kommunikationsverhalten zu anderen Betrieben.

In bezug auf alle drei Verhaltensformen ist anzunehmen, daß Betriebe auf den Einsatz von Instrumentvariablen reagieren.

Am engsten und spezifischsten dürfte dieser Zusammenhang bei der Standortwahl sein, die jedoch andererseits die geringste Fluidität aufweist.

Die Standortwahl kann selbst wiederum als Resultante auf das Bestreben zur Optimierung der beiden anderen Verhaltensformen gesehen werden, wobei von Fall zu Fall zu prüfen ist, ob die Zugänglichkeitsbedürfnisse in den verschiedenen Kommunikationssystemen, an denen die Betriebe teilhaben,

annähernd gleichen Zeit-Kosten-Mühe-Distanzen gehorchen (so kann es z. B. sein, daß ein Betrieb für "Kunden" ziemlich leicht, für seine Arbeitskräfte jedoch schwer erreichbar ist, weil die einen andere Verkehrsgewohnheiten haben).

Die Möglichkeit, die Standortwahl der Betriebe als - allerdings durch örtliche Bindung und hieraus resultierende Mobilitätshemmnisse erschwerte oder verzögerte Resultante aus Marktverhalten und Kommunikationsverhalten gegenüber anderen Betrieben zu betrachten, ist um so wertvoller, als ja das Standortwahlverhalten der Betriebe den zentralen Test für die Richtigkeit von Planungskonzepten liefert. Eine Planungskonzeption, die unter richtiger Einschätzung der als endogene Faktoren bezeichneten Größen die Instrumentvariable im Sinn einer Erhöhung der Funktionsgerechtigkeit bestehender bzw. der Schaffung neuer funktionsgerechter Standorte für Träger zentraler Leistungen benutzt, ist ja darauf angewiesen, daß die in Frage kommenden Institutionen tatsächlich ihre Standorte dort wählen, wo man sie haben will bzw. dort verbleiben, und nicht von dort abwandern, wo sie heute liegen und verbleiben sollen.

c) Optimierung der Bedarfsbefriedigung

Bei räumlich gebundenen Systemen der Bedarfsdeckung (lokalisierte offene Austauschsysteme) ist der Raum der zentrale Rationierungsfaktor, genauer gesagt, kristallisieren sich an der räumlichen Dimension alle anderen insbesondere spezifisch-ökonomischen Rationalisierungsfaktoren.

Ein hohes Niveau der Leistungserbringung in Zentren wird also in einem städtischen System nur unter zwei Bedingungen erreicht:

- o Wenn einerseits die Lokalisierung der Austauschsysteme im Verkehrsverhalten wie in der Standortwahl eine hohe Zugänglichkeit aufweist;
- o wenn diese Zugänglichkeit für möglichst viele Teilnehmer gegeben ist oder anders ausgedrückt, aus großen Einzugsbereichen resultiert.

Diese beiden Bedingungen bezeichnen die zentrifugale und die zentripetale Tendenz, die gegenwärtig in der räumlichen Verteilung zentraler Funktionen zu beobachten sind: Unter den heute vorherrschenden Verkehrsbedingungen ist hohe Zugänglichkeit im Verkehrsverhalten und im Standortwahlverhalten individuell gesehen umso leichter, je peripherer der Standort ist; auf der anderen Seite ist die Chance eines hohen Einzugsbereiches umso größer, je zentraler der Standort ist.

Die zentrale Aufgabe einer Optimierung der Zielfunktion Befriedigung des Bedürfnisses nach zentralen Leistungen besteht also offensichtlich darin, jedem Austauschsystem in dem für es optimalen Einzugsbereich maximale Zugänglichkeit (Verkehrsverhalten und Standortverhalten) zu sichern, wobei der optimale Einzugsbereich selbst je nach der Art der zentralen Leistung und den sozioökonomischen Bedingungen in seiner Größe variabel sein kann.

d) Vermeidung von Friktionen und Kosten

Wir dürfen als Normalfall unterstellen, daß die bestehenden oder potentiellen Standorte von Trägern zentraler Funktionen nicht dem Optimum von Einzugsbereich und Zugänglichkeit gehorchen; diese ^{sind} selbst unter der Annahme einer effizienten Stadtplanung schon deshalb unvermeidlich, weil sich die Instrumentvariablen bisher immer nur mit Verzögerung gegenüber den intervenierenden Faktoren im Sinne einer Anpassung an veränderte sozioökonomische, unabhängige Variable durchsetzen können.

Abweichungen vom Optimum sind in zweifacher Weise möglich:

- o Einmal im Sinne einer Erhöhung der Zugänglichkeit durch Verkleinerung des Einzugsbereiches. Bei dieser Abweichung vom Optimum dürfen wir mit einer unmittelbaren Reduzierung des Niveaus der Bedürfnisbefriedigung rechnen;

hinzu kommen volkswirtschaftliche Wertverluste im Sinne einer sinkenden Ausnutzung vorhandener Infrastrukturinvestitionen. Typische Beispiele hierfür sind das Überleben oder Neuentstehen peripherer Einkaufszentren für langlebige Verbrauchsgüter und gehobenen Bedarf, die sich gegenüber den zentralen Einkaufsstätten - so wie sie tatsächlich bestehen oder unter günstigeren Bedingungen funktionieren könnten - durch geringere Qualität, das heißt bescheideneres Sortiment und/oder höhere Preise unterscheiden;

- o zum zweiten im Sinne einer Verschlechterung der Zugänglichkeit bei gleich großem oder sich vergrößerndem Einzugsbereich. Bei dieser Abweichung vom Optimum bringt die Erhöhung der Zeit-Kosten-Mühe-Distanzen unmittelbare, bzw. durch die zu ihrer Reduzierung unternommenen notwendigen Investitionen mittelbare, Kosten mit sich, die sowohl bei Haushaltungen und bei Betrieben wie bei den öffentlichen Trägern der Infrastrukturinvestitionen zu Buche schlagen können. Das frappanteste Beispiel hierfür ist die ständige Erhöhung der Zeit-Kosten-Mühe-Distanzen aus nahezu allen Teilen des Stadtgebietes in das Stadtzentrum als Folge der Überfüllung des Zentrums mit individuellem Kraftfahrzeugverkehr.

Aufgrund der vorstehenden Überlegungen wird deutlich, daß Planungen und städte- und verkehr-bauliche Maßnahmen, die lediglich dazu dienen, einzelne Friktionen oder Kostenelemente zu reduzieren, weitgehend wirkungslos bleiben müssen, solange sie nicht die Grundbedingungen des gesamten Systems verändern.

Teil D Das Untersuchungsprogramm

Vorbemerkungen

Das im folgenden dargestellte Untersuchungsprogramm entspricht dem Bestreben, ausgehend von den in Teil A aufgezeigten Notwendigkeiten der Stadtplanung ein klares und realistisches Konzept des Zentrums zu liefern und über die in Teil B skizzierten bisherigen sozialwissenschaftlichen Arbeiten hinaus möglichst viele der innerhalb eines vernünftigen zeitlichen und finanziellen Rahmens beschaffbaren Informationen im Hinblick auf die Entwicklung eines in Teil C in seinen Grundelementen skizzierten Funktions- und Entwicklungsmodells großstädtischer Zentren zu verarbeiten.

Das Untersuchungsprogramm versucht also ein System von Arbeitsschritten zu definieren, mit deren Hilfe es möglich erscheint, das in wissenschaftlicher, wie planerischer Perspektive Notwendige im Rahmen des in der Münchner Situation noch realistischerweise Möglichen zu leisten.

Die in diesem Teil D, unter Abschnitt II, dargestellten einzelnen Untersuchungsschritte stellen eine Marschroute dar, bei deren Einhaltung maximale Chancen dafür bestehen, daß das Untersuchungsziel erreicht wird; dies war nicht zuletzt eine Voraussetzung für eine einigermaßen realistische Kalkulation der unbedingt notwendigen Zeiträume und finanziellen und personellen Mittel.

Gleichzeitig wurde darauf geachtet, entsprechend dem Prinzip der "Marschroute" ein möglichst hohes Maß an Flexibilität zu sichern, das im Untersuchungsablauf und anhand der sukzessive anfallenden Daten und Erkenntnisse die Konkretisierung von Untersuchungszielen und eventuellen Korrekturen im geplanten Vorgehen gestattet.

Um dem Leser die Möglichkeit zu geben, zu beurteilen, wieweit

dieses Ziel, das sich das ISF bei der Ausarbeitung des Untersuchungsprogramms gestellt hat, erreicht wurde, müssen zwei Dinge explizit dargestellt werden:

- o Einmal die Untersuchungsprinzipien und -ziele;
- o zum anderen die Basisinformationen, die verwertet werden können.

Abschnitt I ist vor allem dazu bestimmt, die Untersuchungsprinzipien und -ziele zu umreißen; gleichzeitig wird in groben Zügen die sachliche und zeitliche Struktur des Untersuchungsprogramms umschrieben.

Der wesentlich längere Abschnitt II diskutiert für jeden einzelnen Untersuchungsschritt die Art des zu verarbeitenden bzw. neu zu gewinnenden Materials und das hierbei geplante Vorgehen.

Anzumerken ist noch, daß, wie schon in der Einleitung gesagt, das Untersuchungsprogramm, das an sich eine Einheit darstellt und von einer Untersuchungsgruppe abgewickelt wird, aus Gründen der Finanzierung in zwei Teilprogramme zerlegt werden muß:

Teilprogramm A "Datenbeschaffungsprogramm" faßt alle diejenigen Schritte der Informationssicherung und -gewinnung zusammen, die von unmittelbarem Interesse für die Münchner Stadtplanung sind, und deren Finanzierung legitim-erweise durch die Stadtverwaltung München zu erfolgen hat.

Teilprogramm B "Grundsatzprogramm" wird versuchen, anhand der in Teilprogramm A gewonnenen Informationen ein kohärentes, theoretisch begründetes und empirisch überprüfbares Funktions- und Entwicklungsmodell großstädtischer Zentren zu erarbeiten.

Bei der Darstellung der einzelnen Untersuchungsschritte in Abschnitt II wurde auf eine scharfe formelle Trennung dieser

beiden Untersuchungsprogramme verzichtet. Der Grund hierfür liegt vor allem darin, daß die Untersuchungsschritte nach 2. (Erhebung und Auswertung neuer Daten) in jeweils wechselnden Proportionen beiden Teilprogrammen zugeordnet werden müssen. Für die Untersuchungsschritte 2.1. (Betriebserhebungen), 2. 2. (Einwohner- und Haushaltsbefragung) und 2.3. (Sondererhebungen) wurde bei den Finanzierungsplänen, die für die beiden Teilprogramme getrennt aufzustellen sind, dem Teilprogramm A "Datenbeschaffungsprogramm" jeweils nur die Kosten zugerechnet, die den absoluten Mindestbedarf an für die Münchner Planung notwendigen Informationen entsprechen; faktisch sind jedoch diese Erhebungen jeweils breiter anzulegen, wenn sie eine genügende Grundlage für die theoretische Modellbildung und Hypothesenklärung abgeben sollen.

Es schien jedoch wenig sinnvoll, diese Mindestschwellen jeweils getrennt zu berechnen und auszuweisen; schematisch läßt sich die kostenmäßige Zuordnung der einzelnen Untersuchungsschritte zu den beiden Teilprogrammen wie folgt darstellen:

Teilprogramm	A	B
Untersuchungsschritte	Datenbeschaffungsprogramm	Grundsatzprogramm
1. Sicherung und Aufbereitung vorhandener Primärdaten	ganz	-
2. Erhebung und Auswertung neuer Daten		
2.1. Betriebserhebungen	70 %	30 %
2.2. Haushaltsbefragung	60 %	40 %
2.3. Sondererhebungen	50 %	50 %
3. Ergänzende Schritte	ganz	-
4. Analyse, Interpretation und theoretische Klärung	-	ganz

Diese Aufgliederung erscheint insbesondere dann gerechtfertigt, wenn man berücksichtigt, daß ja das Teilprogramm B "Grundsatzprogramm" in beträchtlichem Umfang Gewinn aus der technischen Aufbereitung von Daten parallel zu den Untersuchungsschritten nach 1. ziehen wird, für welche die Kosten nicht im ISF, sondern nur im Amt für kommunale Grundlagen-Forschung und Statistik der Stadt

I Grundsätzliches zum Programm

1. Die Untersuchungsprinzipien

Dem Untersuchungsplan liegen vier Prinzipien zugrunde:

- o Ökonomischer Einsatz der Untersuchungsmittel;
- o engste Koordination und damit wechselseitige Befruchtung von theoretisch-wissenschaftlicher Klärung und Informationsbeschaffung und -auswertung;
- o Integration verschiedener wissenschaftlicher Disziplinen am gleichen Untersuchungsgegenstand;
- o Ausrichtung von Vorgehen und angestrebten Ergebnissen an der Notwendigkeit, Grundlagen für Planungskonzepte zu liefern.

Im einzelnen ist hierzu zu bemerken:

a) Möglichst ökonomischer Einsatz der Forschungsmittel

Die möglichst weitgehende Beachtung forschungsökonomischer Prinzipien bedeutet, daß ein optimales Verhältnis zwischen Untersuchungsaufwand und Untersuchungserträgen angestrebt wird. Dies kann in zweifacher Weise geschehen:

- o Einmal, indem man einen im Rahmen der Untersuchung auftretenden Informationsbedarf unter Benutzung derjenigen Informationsquellen und mit Hilfe derjenigen Methoden der Informationsbeschaffung und -aufbereitung deckt, die am kostengünstigsten sind.

Die billigste Informationsquelle wird im Hinblick auf die interessierenden Fakten von den amtlichen Zählungen und Erhebungen dargestellt, soweit diese überhaupt brauchbare Daten erbringen. Das Prinzip forschungsökonomischer Optimierung bedeutet also in diesem Zusammenhang zunächst einmal, daß in der Untersuchung versucht werden muß, die vorhandenen oder

im Laufe des Untersuchungszeitraumes anfallenden amtlichen Zählungsergebnisse soweit wie irgend möglich heranzuziehen und auszuwerten. Demzufolge enthält der Untersuchungsplan eine Reihe von unter den Sammelbegriff der Datensicherung und -auswertung zusammengefaßten Untersuchungsschritten, die im wesentlichen in Ergänzungen und Aufbereitungen amtlicher Zählungsunterlagen bestehen.

- o Zum anderen, indem man die einzelnen im Rahmen der Untersuchung notwendigen Informationsbeschaffungsaktionen so ansetzt, daß sie ohne wesentliche zusätzliche Verteuerung auch Informationserträge erbringen, die für andere, die Stadtentwicklungsplanung interessierende Untersuchungen und Fragestellungen von Bedeutung sind.

Viele dieser in amtlichen Zählungen enthaltenen Informationen sind nicht nur für ^{die} spezielle Fragestellung des Untersuchungsprogrammes, sondern auch für andere Zwecke der Stadtforschung und Stadtentwicklungsplanung wichtig. Ihre Ergänzung und Aufbereitung sollen infolgedessen in Übereinstimmung mit den zuständigen Stellen der Stadt so angelegt werden, daß sie möglichst reichhaltige und möglichst vielseitige Erträge erbringen und verschiedenartige Informationsbedürfnisse befriedigen. Ob die anschließende Übernahme aller dieser Informationen in eine Datenbank sinnvoll ist oder ob hierbei eine Auswahl getroffen werden soll, um die Zugriffszeiten und Kosten bei der Datenbank nicht zu groß werden zu lassen, kann nur von Fall zu Fall in Übereinstimmung mit den zuständigen Stellen der Stadt besprochen werden. Ähnliches gilt für die in der zweiten Gruppe zusammengefaßten Untersuchungsschritte der Informationsbeschaffung, bei denen es sich um Primärerhebungen handelt, die vom Institut selbst durchgeführt werden müssen, weil die notwendigen Daten nicht in amtlichen Zählungen enthalten oder in ohne Mühe zugänglichen amtlichen Karteien, Registraturen u.ä. greifbar sind. Soweit es das hierbei einzusetzende Unter-

suchungsinstrumentarium (insbesondere Interviews) gestattet, sollen im "Huckepackverfahren" andere, über das Untersuchungsprogramm hinausreichende Fragestellungen und der aus ihnen abgeleitete Informationsbedarf berücksichtigt werden.

b) Interdisziplinäre Integration

Eine sachgemäße Behandlung der wichtigsten Elemente und Dimensionen des theoretisch und empirisch zu erarbeitenden Modells erfordert, daß Vertreter verschiedener Wissenschaften zusammenarbeiten. Die Forderung interdisziplinärer Zusammenarbeit ist in den letzten Jahren nachgerade zur Mode geworden, sie ist jedoch, wie zahlreiche Erfahrungen beweisen, sehr viel schwieriger, als man gemeinhin annehmen kann. Insbesondere genügt es nicht, einfach Vertreter verschiedener Fachgruppen zu einer Arbeitsgruppe oder gar spezialisierte Institute verschiedener Disziplinen zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammenzufassen. Vielmehr erscheint es notwendig, daß die einzelnen Fachvertreter eine möglichst breite Verständigungsbasis besitzen und daß ihre Zusammenarbeit so systematisch und konsequenz organisiert ist, daß die Verselbständigung einzeldisziplinärer Gesichtspunkte und Analysen unmöglich gemacht wird.

Aufgrund guter Erfahrung, die das ISF selbst bei anderen Projekten mit ähnlichen Kooperationsproblemen gemacht hat, sind die günstigsten Voraussetzungen dann gegeben, wenn das Untersuchungsteam aus Wissenschaftlern besteht, die jeweils mindestens zwei der beteiligten Disziplinen aufgrund entsprechenden Studiums oder entsprechender beruflicher Erfahrung vertreten können. So gehört zur Kerngruppe des Untersuchungsteams, die von Fall zu Fall durch weitere Mitarbeiter ergänzt wird, mindestens ein Stadtplaner mit sozialwissenschaftlicher Ausbildung, ein Verkehrsplaner mit wirtschaftswissenschaftlicher Ausbildung und ein Sozialwissenschaftler mit planerischer Erfahrung.

Ferner können aus dem Mitarbeiterkreis des Instituts als Berater der Untersuchungsgruppe weitere Wissenschaftler mit derartigen Doppelqualifikationen (Jurisprudenz-Soziologie sowie Nationalökonomie-Soziologie) eingeschaltet werden.

Im übrigen besteht eine ähnliche Konstellation innerhalb des Stadtforschungsamtes, dessen wichtigste Mitarbeiter selbst solche kombinierten über die Grenzen einer einzelnen Disziplin hinausreichenden Qualifikationen besitzen.

Anzumerken ist freilich, daß einige unter die dritte Kategorie der theoretisch-wissenschaftlichen Analyse und Interpretation fallende Untersuchungsschritte bewußt der Klärung von Verständigungs- und Kooperationsproblemen zwischen den einzelnen beteiligten Disziplinen und daher jeweils spezifischen Denkweisen zewerviert werden müssen; bei diesen Schritten sind dann möglicherweise auch noch andere Fachvertreter einzuschalten, so zum Beispiel Stadtgeographen, Spezialisten für Fernmeldewesen und vielleicht ein Stadthistoriker.

c) Verbindung von Theorie und Empirie

Dieses Untersuchungsprinzip ist vielleicht das wichtigste. Die Erfüllung des mit ihm gesetzten Anspruchs ist jedoch mit besonderen Schwierigkeiten verbunden.

Die Bedeutung dieses Prinzips ergibt sich daraus, daß die im Laufe des Untersuchungsprogrammes gewonnen und aufbereiteten Informationen erst in dem Maße aussagekräftig und sinnträchtig werden, in dem sie nicht mehr nur als Belege für Einzelfakten genommen, sondern in einen größeren begrifflich-theoretischen und historisch-theoretischen Zusammenhang eingeordnet werden. Der Modellansatz,

der für die Untersuchung charakteristisch ist, erfordert also zwingend, daß die einzelnen Schritte der Informationsbeschaffung und -aufbereitung auf ein theoretisches System hin bezogen werden.

Die zentrale Schwierigkeit bei der Verwirklichung dieses Prinzips resultiert daraus, daß dieses theoretische Bezugssystem erst in dem Maße erarbeitet und organisiert werden kann, in dem es auf die Realität abbildende Informationen bezogen wird.

d) Planungsorientiertheit

Der theoretische Anspruch, den das Untersuchungsprogramm erheben muß, um den hohen Aufwand der Informationsbeschaffung und -auswertung zu rechtfertigen, stellt nicht, wie auf den ersten Blick angenommen werden könnte, ein Hindernis, sondern im Gegenteil eine Voraussetzung für die Orientierung des Untersuchungsergebnisses an Planungsnotwendigkeiten dar. Auch dies ergibt sich aus dem Modellcharakter des Programmes: Erst in dem Maße, in dem in sich schlüssige Modelle des Funktionierens und der Entwicklung eines Stadtzentrums oder einzelner seiner Teile erarbeitet, inhaltlich gefüllt und empirisch verifiziert werden, lassen sich ja realisierbare Planungsalternativen ableiten und erfolgversprechende Interventionspunkte für planerische Maßnahmen bestimmen.

Zugleich wird durch den engen Kontakt der Untersuchungsgruppe und der Abwicklung des Untersuchungsprogrammes mit den zuständigen Stellen der Stadtverwaltung und ihren Planungsarbeiten die Berücksichtigung des Informations- und vor allem Erkenntnis- und Klärungsbedarfs einer zukunftsorientierten Stadtplanung gewährleistet.

2. Die sachliche Gliederung in Untersuchungsschritte

Das gesamte Untersuchungsprogramm ist schon aus praktischen Gründen in eine Serie von einzelnen Untersuchungsschritten aufgegliedert, die in einem bestimmten sachlichen und zeitlichen Zusammenhang miteinander stehen.

Sachlich lassen sich vier Untersuchungsschritte unterscheiden:

- a) Sicherung und Auswertung vorliegender, im Verwaltungsablauf anfallender oder bereits erhobener Daten;
- b) Erhebung und Auswertung neuer Daten;
- c) Gutachten und Erfahrungsaustausch;
- d) Analyse, Interpretation und theoretische Klärung.

Einzelheiten der in diese vier Kategorien gehörenden Untersuchungsschritte sind weiter unten unter II darzustellen. Im folgenden sei lediglich die allgemeine Aufgabenstellung kurz skizziert:

a) Sicherung und Auswertung vorhandener Daten

Aus forschungsökonomischen Gründen ist es, wie schon weiter oben angedeutet, dringend angebracht, alle diejenigen Informationen, soweit irgend möglich und vertretbar, zu verwenden, die nicht neu erhoben werden müssen, sondern bereits irgendwo, insbesondere bei Behörden und sonstigen Stellen vorliegen. Es ist sehr viel sinnvoller, relativ hohen Zeitaufwand in eine intensive Auswertung dieser Daten zu investieren, als die entsprechenden Informationen neu beschaffen zu wollen - und zwar sowohl im Hinblick auf die unmittelbaren Ziele des Untersuchungsprogrammes, wie im Hinblick auf Leistungen, die für andere Fragestellungen und Aufgabenstellungen (Aufbau einer zentralen städtischen Datenbank, Klärung anderer planungsrelevanter, mit dem Untersuchungsthema nur mittelbar verknüpfter Fragen u.ä.) erbracht werden.

Unter den für eine solche Sekundärerhebung heranzuziehenden Informationen sind vor allem drei Arten von Bedeutung:

- o die amtlichen Statistiken (so vor allem Volks-, Arbeits-
stätten- und Pendlerzählungen aus dem Jahre 1961, 1968 und
1970);
- o von städtischen Stellen erhobene Daten (insbesondere Ver-
kehrszählungen sowie Spezialuntersuchungen städtischer
Stellen);
- o Informationen, die aus städtischen Karteien mit vertret-
barem Aufwand gewonnen werden können.

Quantitativ sowie im Hinblick auf ihren Ertrag für die Un-
tersuchung sind zweifellos die amtlichen Zählungen am be-
deutsamsten, bei denen infolgedessen, wo immer dies möglich
ist, weit über das amtliche Tabellenprogramm hinauszugehen
und auf das Grundmaterial (Urlochkarten) zurückzugreifen ist.

Bei den restlichen Informationsquellen wird stets von Fall
zu Fall zu prüfen sein, inwieweit entweder der Aufwand ge-
rechtfertigt ist, diese an sich vorhandenen Daten ausfindig
zu machen (dies gilt vor allem dann, wenn Informationen in
manuell geführten Karteien enthalten sind, die einer Maschi-
nenaufbereitung zugänglich gemacht werden müssen) oder in-
wieweit die Informationen, soweit sie unter einer bestimmten
Fragestellung erhoben wurden, auf die spezielle Untersuchungs-
fragestellung undefinierbar sind (dies gilt beispielsweise
für die Verkehrszählung und für Spezialerhebungen der Stadt
oder anderer Stellen im Einzugsbereich der Stadt).

b) Datenerhebung

Nur dort, wo die bereits verfügbaren, für eine Sekundäraus-
wertung in Frage kommenden Daten nicht ausreichen, sind sehr
viel aufwendigere Primärerhebungen anzusetzen, die aller-
dings dann den Vorteil haben, daß die zu beschaffenden Infor-
mationen sehr viel genauer auf die speziellen Untersuchungs-

fragestellungen abgestellt werden können.

Aus bisherigen Analysen des möglichen Ertrages der nach a) auszuwertenden, bereits vorliegenden Erhebungen sowie aus den theoretischen Vorüberlegungen ergibt sich, daß solche Primärerhebungen vor allem an zwei Stellen anzusetzen haben:

- o bei den Haushalten, die durch eine vermutlich vor allem regional geschichtete, umfangreiche Haushalts- bzw. Personenbefragung zu erfassen sind;
- o bei Betrieben, die entweder Träger zentraler Leistungen sind oder solche Leistungen in hohem Maße in Anspruch nehmen, und die durch eine Kombination verschiedener Methoden (Beobachtung, schriftliche Befragung, mündliche Befragung von Betriebsleitungen) erfaßt werden sollen.

Hinzu kommen monographische Spezialuntersuchungen, die von Fall zu Fall und mit den jeweils sich anbietenden kostengünstigsten Methoden einen speziellen Informationsbedarf zu decken haben.

c) Gutachten und Erfahrungsaustausch

Unter dieser Gruppe seien zwei sehr verschiedene Arten von kleineren Arbeitsschritten zusammengefaßt, nämlich:

- o Gutachten für die Stadtverwaltung
und
- o Schritte des Erfahrungsaustausches mit auswärtigen Forschungs- oder Planungsgruppen.

Aufgabe der Gutachten wird es sein, den zuständigen Stellen der Stadt schon vor dem Vorliegen endgültiger Untersuchungsergebnisse Hinweise für Entscheidungen zu geben, die sich zeitlich nicht aufschieben lassen. Solche Entscheidungen können entweder laufende Planungen betreffen, bei denen zu prüfen ist, ob sie möglicherweise mit den Notwendigkeiten in

Widerspruch treten können, die sich nach Abschluß der Forschungsarbeiten zeigen können, oder komplementäre Untersuchungen, die von der Stadt zur Klärung von Sachverhalten eingeleitet werden, die nicht unmittelbar das Stadtzentrum betreffen, jedoch mit dem Stadtzentrum verbunden sind.

Der Erfahrungsaustausch mit auswärtigen Forschungs- und Planungsgruppen, die an ähnlichen Aufgaben arbeiten, scheint aus vielerlei Gründen dringend notwendig. Ermittlungen, die das ISF vor der Erstellung der Projektstudie in der Bundesrepublik und in europäischen Nachbarländern durchgeführt hat, zeigten sehr deutlich, daß Erkenntnis- und Klärungsstand in bezug auf Zentrumsforschung und Zentrumsplanung sich nur zum kleineren Teil in Veröffentlichungen niederschlägt, da erfahrungsgemäß mehrere Jahre zwischen dem Vorliegen von internen Ergebnissen und ihrer Veröffentlichung verstreichen können. Deshalb muß unbedingt die Möglichkeit geschaffen werden, einen systematischen Kontakt mit denjenigen Forschungs- und Planungsgruppen herzustellen und während der Untersuchung aufrecht zu erhalten, die sich mit vergleichbaren Problemstellungen in vergleichbaren Situationen (also insbes. in europäischen Großstädten ähnlicher Größenordnung) beschäftigen.

d) Analyse, Interpretation und theoretische Klärung

Die Komplexität der Fragestellung und die Notwendigkeit, zu sowohl theoretisch haltbaren, wie für die Planungspraxis relevanten Ergebnissen zu kommen, legen es nahe, (abweichend von der bei den meisten sozialwissenschaftlichen Untersuchungen üblichen Abfolge von theoretischen Vorüberlegungen, Feldarbeit und Auswertung) das gesamte Untersuchungsprogramm sozusagen zweigleisig zu konzipieren, d. h. parallel zu den einzelnen Schritten der Informationsbeschaffung und -auswertung eine kontinuierliche theoretisch-interpretative Reflexion vorzusehen, die einerseits durch die sukzessive anfallenden Informationen bereichert und untermauert wird, andererseits durch schrittweise Präzisierung von Begriffen

und Arbeitshypothesen den Prozeß der Informationsbeschaffung und -auswertung selbst befruchtet und in seiner Effizienz steigert.

Ausgangspunkt der in diese Kategorie fallenden Untersuchungsschritte sind die im Teil A zusammengefaßten bisherigen Überlegungen zur Funktion des Zentrums in der Stadt, den Beziehungen zwischen Stadt und zentralen Leistungen und den spezifischen Bedingungen für die Funktionsfähigkeit des Zentrums.

Der Gegenstand der Reflektion wird also im wesentlichen, wenn auch mit sich im Untersuchungsablauf vielleicht verschiebenden Akzenten, der gleiche bleiben, doch wird sich das Erkenntnisobjekt zusehends schärfer konturieren.

Dieser die Informationsbeschaffung und -auswertung begleitende Prozeß theoretischer Klärung und hierauf aufbauender Interpretation der Daten ist von entscheidender Bedeutung für das Gelingen des gesamten Untersuchungsprogrammes.

3. Zeitliche Struktur

Der zeitliche Ablauf des Untersuchungsprogramms ist im wesentlichen durch die sachlichen Schritte der Datensicherung und -auswertung sowie Primärerhebungen bestimmt. Insbesondere ist das Untersuchungsprogramm an den Termin der nächsten Volks- und Arbeitsstättenzählung gebunden und muß darauf abgestellt sein, die hierbei anfallenden Informationen möglichst günstig zu verwerten.

Eine ganze Reihe von Daten liegen jedenfalls im Rohzustand bereits jetzt vor und sollen so schnell wie möglich gesichert, aufbereitet und ausgewertet werden.

Demgegenüber wird die kommende Volks- und Arbeitsstättenzählung frühestens 1970 durchgeführt; Datensicherung und

aufbereitung sowie die Auswertung im Hinblick auf die speziellen Untersuchungsziele werden bestenfalls eineinhalb Jahre nach der Durchführung der Zählung (also Ende 1971 bzw. Frühjahr 1972) abgeschlossen sein können.

Der dazwischen liegende Zeitraum sollte sinnvollerweise dazu benutzt werden, die großen Primärerhebungen durchzuführen, die auf diese Weise bereits in möglichst großem Umfang auf den Erkenntnissen, Fragestellungen und Arbeitshypothesen aufbauen können, die aus der Auswertung der bereits vorliegenden Zählung abgeleitet wurden und deren Auswertung im wesentlichen abgeschlossen sein dürfte, bis die Informationen des amtlichen Zählungswerkes von 1970 (bzw. 1971) einlaufen.

Damit ergibt sich für das Datenbeschaffungsprogramm eine Gliederung in drei große Untersuchungsabschnitte:

- a) 1968/69: Aufbereitung des vorhandenen Zählungsmaterials, insbesondere der Volks-, Arbeitsstätten- und Pendlerzählung 1961, der Pendler- und Wohnungszählung 1968 sowie, soweit möglich, der städtischen Verkehrszählung 1965;
- b) 1969/70: Durchführung der wichtigsten Primärerhebungen, insbesondere Haushaltsbefragung und Betriebserhebungen;
- c) 1970/72: Aufbereitung und Auswertung der Volks-, Arbeitsstätten- und Pendlerzählung 1970 (bzw. 1971).

Die restlichen, in aller Regel kleineren Informationsbeschaffungsschritte (Aufbereitung von bereits vorliegendem Primärmaterial und Durchführung kleinerer Spezialerhebungen) können von Fall zu Fall auf die drei Untersuchungsschritte verteilt werden.

In bezug auf die Interpretation und theoretische Klärung sollte jeder der drei Abschnitte des Informationsbeschaffungsprogramms als weitgehend abgeschlossene Teiluntersuchung behandelt werden.

Es ist mit anderen Worten anzustreben, jeweils das in einem Abschnitt der Informationsbeschaffung gesammelte Datenmaterial umfassend zu interpretieren, und zwar zunächst so, als ob keine weiteren Erhebungen mehr nachfolgen würden. Dies hat den Vorteil, daß der nächstfolgende Abschnitt bereits auf einem sehr viel klareren und artikulierteren, teilweise empirisch verifizierten, theoretischen Konzept aufbaut, und daß insbesondere bei dem zweiten Schritt (eigene Primärerhebungen), der den größten Aufwand erfordert, mit sehr gezielten Fragestellungen und Arbeitshypothesen operiert werden kann, die ein optimales Verhältnis zu Informationsertrag und Aufwand der Informationsbeschaffung sichern. Dies kann natürlich in keinem Fall ausschließen, daß eine ganze Reihe von wichtigen Zusammenhängen erst in einem späteren Untersuchungsschritt wirklich geklärt werden kann und bis dahin durch hypothetische Annahmen belegt werden muß.

Die Beziehung zwischen erstem und zweitem sowie zweitem und drittem Abschnitt des Informationsbeschaffungsprogramms wird anderer Natur sein als die Beziehung zwischen zweitem und drittem Untersuchungsschritt.

Beim Abschluß des ersten Untersuchungsschrittes wird es vor allem darauf ankommen, klare Anforderungen an den hochgradig flexiblen, im zweiten Abschnitt zu beschaffenden Informationssatz zu formulieren; das heißt, möglichst genau anzugeben, was man im einzelnen wissen muß, um ein höheres Niveau der theoretischen Klärung zu erreichen; da die Art der durch das Zählungswerk von 1970 (bzw. 1971) zu erbringenden Informationen von vornherein festliegt, wird es bei Abschluß des zweiten Untersuchungsschrittes vor allem darum gehen, aus den bisher gesammelten und theoretisch verarbeiteten Informationen Prognosen auf das Zählungsjahr abzuleiten, die dann mit den Zählungsdaten eindeutig verifizierbar oder falsifizierbar sind.

4. Modalitäten der Zusammenarbeit und Abstimmung mit der Stadtverwaltung für das "Datenbeschaffungsprogramm"

Aus unmittelbar einsichtigen Gründen, die sowohl in der Komplexität der Untersuchungsfragestellung und des Ansatzes, wie in der Notwendigkeit einer wechselseitigen Befruchtung von Theorie und Empirie liegen, sollen die genauen Inhalte der einzelnen Arbeitsschritte erst möglichst spät, das heißt unmittelbar vor ihrer Inangriffnahme festgelegt werden. Nur hierdurch kann maximale Flexibilität und eine optimale Verwertung des dann erreichten Kenntnis- und Klärungsstandes für die Formulierung der Fragestellung der nächsten Schritte gesichert werden.

Es wird deshalb folgendes Verfahren vorgeschlagen:

- a) Die Stadt München erteilt dem Institut für sozialwissenschaftliche Forschung einen Auftrag, der gemäß den in Abschnitt II und III dargestellten Einzelheiten den sachlichen, zeitlichen und finanziellen Rahmen des gesamten Untersuchungsprogramms absteckt.
- b) Gleichzeitig wird durch den Vertrag zwischen Stadt und Institut ein Koordinierungsausschuß eingesetzt, der aus der Untersuchungsgruppe des Instituts (einschließlich dem Institutsleiter) und einer Gruppe von Fachleuten aus den unmittelbar mit der Durchführung und den Ergebnissen der Untersuchung befaßten Dienststellen der Stadt besteht. Aufgabe dieses Koordinierungsausschusses ist es:
 - o die ständige Berücksichtigung der Planungsinteressen und -bedürfnisse der Stadt München zu sichern;
 - o einen möglichst kontinuierlichen Informationsfluß zwischen dem Institut und der Stadtverwaltung zu gewährleisten;
 - o vor Beginn jedes neuen Untersuchungsschrittes den genauen Inhalt festzulegen, wobei der Abstimmung mit konnexen oder komplementären Untersuchungen zur Stadtentwicklung besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist;

o die in Zusammenhang mit der Konkretisierung der Untersuchungsinhalte eventuell notwendigen Umdispositionen in den für die einzelnen Untersuchungsschritte vorgesehenen Mitteln im Auftrag der Stadt zu billigen.

c) Zwischenergebnisse der Untersuchung werden von Fall zu Fall vom Institut gemäß den im Koordinierungsausschuß getroffenen Vereinbarungen der Stadtverwaltung zum internen, streng vertraulichen Gebrauch vorgelegt.

d) Der Koordinierungsausschuß soll bei Bedarf durch Vertreter anderer städtischer Dienststellen, die an den jeweils zu klärenden Problemen besonders interessiert sind, und durch die Angehörigen anderer Forschungsgruppen, die mit der Durchführung konnexer Untersuchungen zur Stadtentwicklung beauftragt sind, erweitert werden.

Der Koordinierungsausschuß muß von seiten der Stadt so besetzt sein, daß er einmal zu effektiver systematischer Arbeit in der Lage ist, zum anderen von der Stadtverwaltung die Zuständigkeit erhalten kann, von Fall zu Fall die Einzelheiten des weiteren Vorgehens festzulegen und vom ursprünglichen Untersuchungsprojekt abweichende, dem Institut notwendig erscheinende zeitliche und sachliche Dispositionen zu billigen, soweit sie im Gesamtrahmen der Vereinbarung zwischen Stadt und Institut liegen.

II Die einzelnen Untersuchungsschritte in sachlicher Gliederung

1. Schritte der Sicherung und Aufbereitung von vorhandenen Primärdaten

Die in diese Kategorie fallenden Schritte lassen sich zwei Gruppen zuordnen, die als Gesamt- und Teilerhebungen bezeichnet seien. Im einzelnen gehören zu diesen Gruppen:

Gesamterhebungen

- 1 1 Neuaufbereitung der Arbeitsstättenzählung 1961
- 1 2 Anlage und Aufbereitung einer Berufspendellochkarte 1961
(mit genauen Angaben über Berufstätigkeit und Berufsweg)
- 1 3 Auswertung der Verkehrszählung 1965
- 1 4 Auswertung der Pendler- und Wohnungszählung 1968
- 1 5 Aufbereitung und Auswertung der Arbeitsstätten-, Volks- und Berufszählung 1970 (1971)

Teilerhebungen (auszuwerten jeweils nur für bestimmte Fragestellungen oder Teilbevölkerungen oder Teile des Stadtgebietes)

- 1 6 Auswertung des Gewerbekatasters (soweit für maschinelle Aufbereitung zugänglich)
- 1 7 Neuaufbereitung der Erhebungsunterlagen soziologischer Untersuchungen der Stadtverwaltung (insbesondere Einkaufsgewohnheiten)
- 1 8 eventuell Auswertung von Erhebungen der Kammern über Standortbedürfnisse und sonstige betriebliche Tatbestände
- 1 9 eventuell Auswertung von Routine-Verkehrszählungen (Verkehrsstromzählungen des Amtes für öffentliche Ordnung und Fahrgastfrequenzzählung der Stadtwerke und der Bundesbahn).

Im folgenden seien für diese Schritte jeweils die wichtigsten sachlichen Probleme, die Bedeutung der mit ihrer Hilfe zu er-

bringenden Daten im Rahmen des City-Untersuchungsprogramms und die Mitwirkung des ISF skizziert.

Zur Mitwirkung des ISF sind generell zwei Anmerkungen zu machen:

- o Da die in Frage stehenden zu sichernden und aufzubereitenden Informationen auch für zahlreiche andere Zwecke der Stadtverwaltung und insbesondere der Stadtentwicklungsplanung notwendig oder nützlich sind, wird davon ausgegangen, daß im Regelfalle das ISF nicht mit den technischen Arbeiten und Kosten belastet wird. Dies empfiehlt sich schon deshalb, weil es nahezu unmöglich wird, die aus einem gemeinsamen Aufbereitungs-gang entstehenden Kosten den verschiedenen Fragestellungen und Untersuchungen anzulasten, für welche die aufbereiteten Daten von Wichtigkeit sind.
- o Die im folgenden skizzierten Untersuchungsschritte laufen zeitlich parallel mit den weiter unten unter 3. zu behandelnden Schritten der Interpretation und wissenschaftlichen Klärung, deren Ergebnisse dann vom ISF in die Aufstellung von Aufbereitungsprogrammen eingebracht werden; insofern beschränkt sich die Mitwirkung des ISF nicht auf eine bloße Beratungs- oder Dienstleistungsfunktion, sondern liefert im einzelnen technischen Aufbereitungsschritt präzise, theoretisch unterbaute Fragestellungen und Zielsetzungen.

Im übrigen basiert die Darstellung der einzelnen Erhebungsschritte auf einer sorgfältigen Informationsquelleninventur, die im Laufe der Voruntersuchung vom ISF in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen der Stadtverwaltung vorgenommen wurde. Soweit nicht anders vermerkt, wurde jeweils eindeutig geklärt, daß die betreffenden Materialien greifbar und in der vorgesehenen Form auswertbar sind und den die Auswertungskosten rechtfertigenden Ertrag erbringen.

1.1 Auswertung der Arbeitsstättenzählung 1961

Die Ergebnisse der AZ 1961 sind für die Untersuchung in zweifacher Weise von Bedeutung:

- o als Basismaterial für die Feststellung von Entwicklungstendenzen im Vergleich zu der Arbeitsstättenzählung 1970 und damit als Extrapolationsgrundlage für weitere Entwicklungsprognosen;
- o in sich und in Ergänzung zu dem Pendlerzählungsmaterial des gleichen Zeitpunktes als Grundlage für die Abgrenzung und Beschreibung der Funktionen und Strukturen des Stadtzentrums und zentrumsartigen Standorten sowie zur Erklärung der festgestellten Verkehrs- und sonstigen Beziehungen.

Für beide Zwecke sind allerdings die vom statistischen Landesamt im Rahmen ihres Standardtabellenprogramms oder des Wunschprogramms für die Großstädte erstellten Zählungen (dreistellige Wirtschaftssystematik nach Stadtbezirken) nur sehr bedingt brauchbar. Dies aus drei Gründen:

- o Die Stadtbezirke bzw. durch Teilung großer Stadtbezirke entstandenen statistischen Bezirke sind zu groß und in ihren Abgrenzungen zu sehr durch historische Zufälligkeiten bestimmt, als daß sie zur Grundlage einer ausreichenden räumlichen Gliederung des Stadtgebietes genommen werden können;
- o Die dreistellige Systematik der Wirtschaftszweige stellt eine formale Gliederung der Betriebe und Beschäftigten dar, die für die spezifischen, im Zusammenhang mit dem Zentrumsmodell entscheidenden Faktoren, wie Art der Leistung, Art der Leistungserbringung, Standort und Kommunikationsbedarf viel weniger aussagekräftig ist, als es eine speziellere, durch bestimmte theoretisch begründete Annahmen unterbaute Neuauszählung des ganzen Materials wäre (die einerseits auf die vierstellige Wirtschaftsgliederung zurückgreifen und darüber hinaus die Zahl der Beschäftigten und ihre Struktur

berücksichtigen, andererseits größere Gruppen von Wirtschaftszweigen zusammenfassen könnte);

- o Die bereits vorliegende Systematik der Wirtschaftszweige für die Arbeitsstättenzählung 1970 bringt einige systematische Veränderungen gegenüber 1961, die gerade bei Zentralfunktionen eine spürbare Verschlechterung der Vergleichbarkeit der Ergebnisse von 1961 und 1970 zur Folge haben kann.

Aus diesen Gründen wäre es dringend erwünscht, das Urmaterial der Arbeitsstättenzählung, das inzwischen ja weitgehend von der Geheimhaltungsverpflichtung entbunden ist, nochmals so aufzubereiten, daß:

- o eine sinnvolle kleinräumliche Gliederung möglich ist;
- o die Betriebe nach neuen Merkmalskombinationen zu ordnen sind;
- o die Systematik von 1970 bereits auf die Zählung 1961 anwendbar wird.

Aufgabe des ISF wird es dabei insbesondere sein, dem Amt für kommunale Grundlagenforschung und Statistik, das die technische Durchführung übernehmen wird, bei der Anlage des Aufbereitungsprogramms zu helfen, maschinelle Zählungsprogramme in der benötigten sachlichen und räumlichen Gliederung zu erstellen und die Maschinentabellen in lesbare, für die Interpretation geeignete Form zu überführen.

1.2. Anlage und Aufbereitung einer Berufspendellochkarte 1961

Der Volkszählungsbogen 1961 enthielt eine Reihe von Informationen, mit deren Hilfe es möglich gewesen wäre, ein sehr detailliertes, außerordentlich aufschlußreiches Bild über die sozioökonomische Struktur der Berufspendelströme innerhalb Münchens und über die Stadtgrenzen Münchens hinweg bei kleinräumlicher Gliederung von Ziel (Arbeitsstätte) und Quelle (Wohnung) und unter Berücksichtigung des benutzten Verkehrsmittels sowie

der Wegedauer zu zeichnen. Bedauerlicherweise wurde dieser geschlossene Informationssatz seinerzeit bei der Aufbereitung in zwei Teilsätze zerrissen, nämlich einerseits die Volkszählungslochkarte (die unter anderen Informationen über Beruf, Wirtschaftszweig, Alter, Geschlecht, Wohnungsverhältnisse und teilweise Ausbildungsniveau enthält) und andererseits manuell ausgewertete Pendelzählblätter, auf denen im wesentlichen nur die Wohnung in sehr kleinräumlicher Gliederung und die Adresse der Arbeitsstätte enthalten sind.

Wie eine eingehende Prüfung des vorhandenen Materials ergab, ist es mit den jetzt zur Verfügung stehenden Mitteln der Datenverarbeitung möglich, bei Inkaufnahme einer geringen Unschärfe, diese beiden Informationsbestände wieder zusammen zu führen und einen neuen Datenträger zu erstellen, der für alle in der Stadt wohnenden und dort arbeitenden Erwerbstätigen die sozioökonomischen und sozio-professionellen Informationen der Volkszählungslochkarte und die genauen Wegeangaben der Pendelzählkarte enthält. Durch Abstimmung mit der nach 1:1 neu aufbereiteten Arbeitsstättenzählung und unter Heranziehung zusätzlicher Unterlagen für die Einpendler läßt sich hieraus die geschlossene Matrix des städtischen Berufsverkehrs im Jahre 1961 rekonstruieren.

Diese Matrix ist in zweifacher Weise von Bedeutung:

- o mit ihrer Hilfe wird es möglich, Grundstrukturen des innerstädtischen Berufsverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Zuordnung von Siedlungsstruktur und wirtschaftlicher Struktur der einzelnen Standortgebiete zu ermitteln, aus denen sich wiederum generelle Rückschlüsse auf Berufsverkehrsbedürfnisse ziehen lassen;
- o sie stellt ein außerordentlich wertvolles Basismaterial für die Interpretation von Entwicklungstendenzen dar, die anhand der Pendlererhebung 1968 sowie eventueller einschlägiger Informationen aus der Volkszählung 1970 gewonnen werden

die Entwicklung dieser Determinanten, der aus ihnen resultierenden Verkehrsbedürfnisse und der Verkehrsgewohnheiten berücksichtigt. Auf dieses Modell hin sind größere Teile des Verkehrszählungsmaterials 1965 dann nochmals maschinell aufzubereiten.

Die Aufgabe des ISF bei diesem Untersuchungsschritt wird speziell darin bestehen, das Aufbereitungsprogramm zu konzipieren; die Erarbeitung des erwähnten umfassenden Verkehrsstruktur- und Entwicklungsmodells ist gleichfalls im wesentlichen vom ISF, aber im Rahmen einer der Schritte theoretischer Interpretation und Klärung (siehe weiter unten 3.), zu leisten.

1.4 Auswertung der Pendler- und Wohnungszählung 1968

Dank der Initiative des Amtes für kommunale Grundlagenforschung und Statistik wird in München, wie in einigen anderen Großstädten, im Oktober 1968 in Verbindung mit der Wohnungszählung eine Vollerhebung aller Berufs- und Schulpendler in Stadtgebiet und Umland Münchens durchführt.

Die hierbei erhobenen Informationen (neben den speziellen Angaben über Dauer und Richtung des Weges sowie benutztes Verkehrsmittel werden bei den Berufspendlern auch Stellung im Beruf sowie Wirtschaftsabteilung und eine Reihe anderer persönlicher Angaben ~~erfragt~~) stellen ein hervorragendes Vergleichsmaterial zu den Ergebnissen dar, die von der Aufbereitung der Berufspendellochkarte 1961 erwartet werden können.

Es wird also darum gehen, für das Jahr 1968 eine in möglichst vielen Merkmalen mit 1961 genau vergleichbare Berufspendelmatrix für den gesamten Raum München zu konstruieren, aus der sich dann sehr klare und vor allem auch kleinräumlich spezifizierbare und interpretierbare Entwicklungstendenzen ableiten lassen können.

Zugleich liefert die Pendlerzählung 1968, die ja eine klein-

können; hierdurch würde es erstmals möglich, unter normalen, im Detail kontrollierbaren Bedingungen, die Entwicklungstendenzen der Berufsverkehrsströme in einer Stadt wie München zu registrieren, zu analysieren und innerhalb gewisser Grenzen zu prognostizieren.

Die Leistungen des ISF bei diesem Schritt würden wie beim Schritt 1.1 im wesentlichen aus Beratung des Amtes für kommunale Grundlagenforschung bei der technischen Durchführung der Datenaufbereitung und Erstellung komplexer Auswertungsprogramme bestehen.

1.3 Auswertung der Verkehrszählung 1965

Die von der Stadt durchgeführte Verkehrszählung 1965 liefert ein ziemlich geschlossenes, wenngleich mit einigen methodischen Fehlern und Ungenauigkeiten belastetes Bild des Verkehrssystems der Stadt. Insofern es sich lediglich um Verkehrsabläufe im engeren Sinn handelt, dürfen die vom Stadtplanungsamt erstellten Auswertungsprogramme als weitgehend ausreichend betrachtet werden. Die durch die Verkehrszählung gewonnenen Informationen können jedoch in ihrer Bedeutung und in ihrer Aussagekraft eine wesentliche Bereicherung dadurch erfahren, daß man sie:

- o auf den Hintergrund der sozioökonomischen Struktur der Stadt und wichtiger Teile des Stadtgebietes projiziert;
- o mit den Entwicklungstendenzen bestimmter wesentlicher Verkehrsbedürfnisse in Beziehung setzt, wie sie aus den verschiedenen amtlichen Zählungen, insbesondere für 1961, 1968 und 1970 abgeleitet werden können.

Damit empfiehlt es sich, zusätzlich zu dem von der Stadtplanung bereits erarbeiteten und gegenwärtig ausgewerteten Verkehrsablaufmodell, ein umfassendes Verkehrsstruktur- und -bedürfnismodell zu konstruieren, das sowohl die sozioökonomischen Determinanten der Entstehung von Verkehr, wie auch

räumliche Lokalisierung der Beschäftigungsorte sämtlicher Erwerbstätigen gestattet, eine zusätzliche Möglichkeit, die Entwicklung der räumlichen Arbeitsplatzstruktur Münchens seit 1961 zu analysieren, wobei vor allem der Verschiebung der Standorte zentraler Funktionen gegenüber 1961 und den Konsequenzen der seither wirksam gewordenen Maßnahmen des Verkehrsaufbaues Aufmerksamkeit zu schenken ist.

Der Vergleich der zwei bzw. drei Zählungen 1961, 1968 sowie teilweise auch 1965 als Zwischenjahr hat insbesondere auch als Grundlage einer kurzfristigen Prognose auf das Jahr 1970 zu dienen; die Verifizierung dieser Prognose und der in sie eingegangenen Annahmen und Arbeitshypothesen durch die amtliche Zählung 1970 wird eine sehr wichtige Validierung der im Zuge der Untersuchung entwickelten Modellvorstellungen bringen, die zwingend notwendig ist, damit dann nach Abschluß des Untersuchungsprogramms Aussagen zulässig sind, die eine solide Grundlage für planerische Entscheidungen liefern.

Wie bei allen vorhergehenden Untersuchungsschritten wird die Aufgabe des ISF hierbei vor allem darin bestehen, in engster Zusammenarbeit mit den zuständigen städtischen Stellen komplexe maschinelle Aufbereitungsprogramme zu erarbeiten und die Rohergebnisse in eine der wissenschaftlichen Interpretation zugängliche Form zu überführen.

1.5 Aufbereitung und Auswertung der Arbeitsstätten-, Volks- und Berufszählung 1970 (1971)

Einzelheiten dieses Untersuchungsschrittes lassen sich erst dann festlegen, wenn das genaue technische Verfahren bei der Durchführung des Zählungswerkes und die maschinentechnischen Liefermöglichkeiten des statistischen Landesamtes bekannt sind. Erst dann wird insbesondere zu entscheiden sein, ob es für die Stadtverwaltung München und das ISF günstiger ist, den gesamten Aufbereitungsprozeß dem statistischen Landesamt zu überlassen und erst mit dem aufbereiteten Material weiter zu arbeiten, oder ob, ähnlich wie bei früheren Zählungen, ein

Teil der Primärauswertung möglichst von stadteigenen Arbeitskräften durchgeführt werden soll und für welche Teile des Zählungswerkes das eine oder andere Vorgehen sinnvoller ist.

Vieles spricht dafür, daß beide Vorgehensweisen miteinander kombiniert werden sollten, das heißt, daß:

- a) Ein relativ kleiner Teil der Informationen, der vom statistischen Landesamt definitiv aufbereitet und ausgewertet wird, in unmittelbarem Anschluß an die Zählung vorweg von der Stadt gesichert und verarbeitet wird (z. B. wie in früheren Jahren Auswertung der Zähllisten zur Ermittlung der Zahl der Einwohner, Arbeitsstätten und Beschäftigten in kleinräumlicher Gliederung);
- b) Informationen, die für die amtliche Statistik von relativ geringem Interesse sind und von ihr erst zu einem späteren Zeitpunkt aufbereitet werden, von der Stadt selbst gesichert und einer schnellen systematischen und umfassenden Aufbereitung zugeführt werden (z. B. Informationen über Pendler und Pendelwege analog zu den Zählungen 1961 und 1968);
- c) Die restlichen Informationen, soweit sie in das Standardauswertungsprogramm der amtlichen Statistik fallen oder nicht so hohe Dringlichkeit besitzen, von der Stadt überhaupt nicht oder nur zu einem späteren Zeitpunkt, das heißt, wenn die gesamte Aufbereitungsprozedur im statistischen Landesamt abgeschlossen ist, aufbereitet werden.

Die Mitarbeit des ISF kann und soll von Fall zu Fall anders sein.

Sie sollte einmal generell in einer Beratung darüber bestehen, welche Informationen im Hinblick auf ihr Einfließen in das City-Untersuchungsprogramm oder andere, für die Stadtentwicklungsplanung wesentliche Untersuchungen wie zu behandeln sind.

Bei den Informationen, bei denen nach a) verfahren wird, ist eine aktive Mitarbeit des ISF bei der Datensicherung und -aufbereitung möglich, die unter Umständen über das hinausgeht, was in den Untersuchungsschritten 1.1, 1.2 und 1.4 geleistet wird.

Soweit nach b) zu verfahren ist, wird die Mitarbeit des ISF ähnlich aussehen wie bei den vorgenannten Untersuchungsschritten, also in Beratung der zuständigen städtischen Stellen, in aktiver Mitwirkung bei der Erstellung der maschinellen Auswertungsprogramme und bei der Aufbereitung der Zählungen.

Soweit nach c) zu verfahren ist, dürfte eine Mitwirkung des ISF im Rahmen des City-Untersuchungsprogrammes schon aus zeitlichen Gründen wenig sinnvoll sein.

1.6 Auswertung des Gewerbekatasters

In der Stadtverwaltung bestehen gegenwärtig Planungen, bei den Bezirksinspektionen, insbesondere für die Zwecke der Gewerbeaufsicht, den Inhalt der geführten Gewerbekarteien auf maschinell lesbare Datenträger zu übernehmen und laufend fortzuschreiben. Es wäre unrealistisch anzunehmen, daß diese Absichten vor Abschluß des gesamten Untersuchungsprogramms bereits voll realisiert wären; auch ist 1970 (bzw. 1971), wenn die Arbeitsstättenzählung vorliegt, das unmittelbare Interesse an den Daten eines solchen maschinell aufbereitbaren Gewerbekatasters weniger groß als in den zwischen den großen Zählungen liegenden Jahren.

Es ist deshalb daran zu denken, möglichst schnell für einzelne zentrale Stadtbezirke die Gewerbekartei probeweise auf Lochkarten bzw. ablochbare Belege zu übernehmen und diese Daten in zweifacher Weise auszuwerten:

- o zum speziellen Zweck der Untersuchung, um möglichst schnell ergänzend zur Pendlererhebung 1968 Unterlagen über die

räumliche Verteilung der Arbeitsstätten und Arbeitsplätze in den inneren Teilen des Stadtgebietes zu erhalten;

- o in einer vor allem in längerfristigem Interesse der Stadt (Datenbank) liegenden methodischen Perspektive, indem man bis zur Arbeitsstättenzählung 1970 (1971) in einzelnen Stadtgebieten bereits mit einer Fortschreibung beginnt und dann anhand der Arbeitsstättenzählung die Zuverlässigkeit sowohl des Ausgangsbestandes wie der Fortschreibung überprüft.

Das inhaltliche Interesse des ISF und das methodische Interesse der Stadt lassen sich am besten vereinen bei der Konzentration auf wenige Stadtbezirke, die sich aufgrund der sonstigen verfügbaren Informationen und der auf ihnen basierenden Analysen als besonders problematisch erweisen und bei denen eine schärfere Erfassung der kleinräumlichen Verteilung der Arbeitsstätten und Arbeitsplätze besonders wichtig ist.

Die Mitwirkung des ISF wird sich im gleichen Rahmen halten wie bei den Untersuchungsschritten 1.1, 1.2 und 1.4.

1.7 Neuaufbereitung soziologischer Untersuchungen der Stadtverwaltung

Von der nunmehr dem Stadtforschungsamt definitiv eingegliederten stadtsoziologischen Gruppe wurden in den vergangenen Jahren eine Reihe von soziologischen Erhebungen durchgeführt, die von zentralem Interesse für das City-Untersuchungsprogramm ist. Insofern empfiehlt es sich, die Erhebungsunterlagen in der speziellen Fragestellung der City-Untersuchung einer Sekundäranalyse zu unterziehen, die im Regelfalle vom ISF selbst mit eigenen technischen Mitteln und eigenem Personal vorgenommen werden kann.

Von besonderem Interesse sind hierbei die Ergebnisse der Untersuchung über Einkaufsgewohnheiten, die gleichzeitig auch in methodischer Perspektive (Validierung von schriftlichen Be-

fragungen durch anschließende mündliche Befragungen) zu analysieren sind.

1.8 Eventuelle Auswertung von Erhebungen der Kammern über Standortbedürfnisse und sonstige betriebliche Tatbestände

Im Rahmen ihrer laufenden Kammerstatistik werden von den in München ansässigen, meist für ganz Oberbayern zuständigen Kammern (in erster Linie Industrie- und Handelskammer sowie Handwerkskammer) immer wieder Spezialerhebungen durchgeführt, die bestimmte, für die Zwecke der City-Untersuchung brauchbare Informationen erbringen.

Es ist von Fall zu Fall zu prüfen, welche dieser Erhebungen zusätzlich zu den sonst vorhandenen Daten noch benötigt werden und wie ihre Auswertung und Aufbereitung erfolgen kann.

Da in der Regel solche Kammererhebungen einer besonderen Geheimhaltungspflicht unterliegen, wird es notwendig sein, die Kammern zu veranlassen, nach einem vom ISF gelieferten Programm die technische Aufbereitung selbst vorzunehmen oder einer Stelle in Auftrag zu geben, welche die Vertraulichkeit zu wahren verpflichtet ist.

Nicht zuletzt wegen der Probleme, die im Zusammenhang mit der Vertraulichkeit entstehen, wird die Auswertung derartiger Erhebungen sich jeweils nur auf einzelne Tatbestände, Betriebsarten oder Teile des Stadtgebietes beschränken.

1.9 Eventuelle Auswertung von Routineverkehrszählungen

Vom Amt für öffentliche Ordnung sowie von den Trägern des öffentlichen Massenverkehrs werden entweder verhältnismäßig oft oder gelegentlich Zählungen der Verkehrsfrequenz an bestimmten Punkten oder auf bestimmten Strecken durchgeführt, die an sich, weil sie nicht systematisch angesetzt sind und nur jeweils einen kleinen Ausschnitt aus dem gesamten Verkehrs-

aufkommen erfassen, ohne großes Interesse für die Untersuchungsfragestellung sind, die jedoch gegebenenfalls zur Überprüfung bestimmter Arbeitshypothesen und zur Klärung bestimmter vermuteter Zusammenhänge benutzt werden können.

Nach der Art des Materials kann es sich dabei nur um monographische Auswertungen handeln; es wird in jedem Falle zu prüfen sein, wie groß der technische Aufwand ist und ob der Informationsertrag diesen Aufwand rechtfertigt sowie zu wessen Lasten er zu gehen hat.

2. Erhebung und Auswertung neuer Daten

Im zeitlichen Ablauf des Untersuchungsprogrammes sind diese Schritte, wie schon erwähnt, relativ spät anzusetzen, das heißt erst, nachdem die Untersuchungsschritte 1.1 bis 1.4 weitgehend abgeschlossen sind und aus deren Ergebnissen möglichst präzise Arbeitshypothesen, Fragestellungen und Forderungen an die neuzubeschaffenden Informationen abgeleitet werden konnten.

Aus dem gleichen Grund können diese Untersuchungsschritte gegenwärtig nur grob nach Aufgaben, Umfang und Methoden skizziert werden; die Entscheidung über Einzelheiten sollte - in Übereinstimmung mit dem Koordinierungsausschuß Stadt - Institut - erst aufgrund der Ergebnisse der den Kern des ersten Untersuchungsabschnittes bildenden Schritte 1.1 bis 1.4 erfolgen.

Im Gegensatz zu den Schritten nach 1. werden die Schritte nach 2. im wesentlichen vom ISF selbst durchzuführen sein, soweit es sich nicht empfiehlt, für bestimmte technische Erhebungsarbeiten Unteraufträge zu vergeben. Dies schließt jedoch nicht aus, daß von der Stadt im Zusammenhang mit der Bearbeitung anderer Fragestellungen angemeldeter Informationsbedarf im gleichen Zuge gedeckt wird, soweit hierdurch nicht eine wesentliche Verteuerung der Erhebungskosten eintreten würde.

2.1 Betriebserhebungen

Das durch die Untersuchungsschritte nach 1. und insbesondere die Gesamterhebungen gelieferte Material wird ziemlich klare Aufschlüsse über zwei Tatbestände liefern:

- o die gegenwärtige Lokalisierung der Betriebe im Stadtgebiet und im Verkehrssystem;
- o die Verkehrsbeziehungen zwischen Wohnung und Arbeitsstätte (einschließlich wichtiger, in der Art der Arbeitsstätte, der Art der Qualifikation und der Lage der Wohnung gelegener Einflußgrößen).

Insoweit im Vergleich zwischen verschiedenen Stichjahren Entwicklungstendenzen der Verteilung von Arbeitsstätten bestimmter Art ermittelt werden können, lassen sich darüber hinaus aus dem Zählungsmaterial nach 1. gewisse Rückschlüsse auf das längerfristige Standortwahlverhalten der Betriebe ziehen.

Diese Tatbestände bzw. die sie induzierenden Informationen reichen jedoch nicht aus, um das planungsrelevante Verhalten der Betriebe so zureichend zu erklären, daß Entwicklungsprognosen und insbesondere einigermaßen zuverlässige Vorhersagen über die Reaktion der Betriebe auf durch die Planung gesetzte neue Verhaltensdaten möglich wären. Hierzu ist es vielmehr notwendig, sehr viel präziser und detaillierter die spezifische Situation der Betriebe, ihrer Bedürfnisse im Hinblick auf die planerischen Instrumentvariablen und die von ihnen geschaffenen Zustände und ihr durch diese Bedürfnisse bestimmtes Verhalten zu ermitteln. Hierzu sind die in diesem Schritt zusammengefaßten Betriebserhebungen bestimmt.

Bei der Durchführung der Betriebserhebungen sind verschiedene, mehr oder weniger intensive bzw. extensive Methoden miteinander zu kombinieren.

Intensive Methoden, insbesondere die Kombination von Beobachtungen, Erkundigungen, Expertengespräche und ggf. Auswertung betrieblicher Statistiken mit nahezu Fallstudiencharakter, können ohne unvertretbar hohen Aufwand nur eine beschränkte Zahl von Betrieben erfassen. Es wird auch unter sehr günstigen, durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und Kontakte mit den zuständigen Stellen und Verbänden zu schaffender Untersuchungsbedingungen nicht möglich sein, im Rahmen dieser Untersuchung eine größere Zahl charakteristischer, für wichtige zentrale Leistungen typischer Betriebe (öffentliche Einrichtungen und private Wirtschaftsbetriebe) auf diese Weise zu untersuchen.

Zusätzlich müssen infolgedessen extensivere Methoden (mündliche Betriebsleiterbefragungen schematisierterer Art, Gruppendiskussionen sowie schriftliche Befragungen) eingesetzt werden, um eine größere Zahl von Betrieben zu erfassen, die nach Maßgabe des Möglichen für die Gesamtheit der zentrumsgebundenen oder zentrumsorientierten Betriebe repräsentativ ist.

Allen bisherigen Erfahrungen nach empfiehlt es sich, bei den Betriebserhebungen zweistufig vorzugehen:

- o Intensive Analysen einer begrenzten Zahl von Betrieben dienen dazu, die Gesamtproblematik zu klären, typische betriebliche Situationen zu identifizieren und die wichtigsten Einflußgrößen des betrieblichen Verhaltens herauszuarbeiten;
- o das hierbei gewonnene Bild liefert dann die Grundlage, auf der extensivere Methoden mit einem optimalen Informationsertrag eingesetzt werden können.

Es kann sich als notwendig erweisen, dann in einer dritten Stufe noch einmal einige ergänzende intensive Erhebungen anzusetzen.

Sowohl bei den intensiven, wie bei den extensiven Erhebungen sind vor allem drei Fakten besondere Aufmerksamkeit zu schenken:

- a) den allgemeinen Standortbedürfnissen und Bedingungen der Standortwahl (unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklungstendenzen dieser Bedürfnisse und der Bestimmungsgrößen der Entwicklungen);
- b) dem tatsächlichen Standortverhalten von Betrieben (insbesondere in Fällen von bereits durchgeführter oder für eine nähere Zukunft geplanter Standortverlagerung des ganzen Betriebes oder einzelner Betriebsteile);
- c) der vom Betrieb erzeugte oder die Standortwahl mit beeinflussende Kontakt- und Kundenverkehr, das heißt praktisch aller Verkehr, der nicht als Berufsverkehr bezeichnet werden kann.

Bei allen drei Arten von Tatbeständen ist die enge Verbindung zu den nach 1. (insbesondere 1.1 bis 1.4) zu beschaffenden Informationen offensichtlich:

Die Ermittlung der Standortbedürfnisse, ihrer Entwicklung und ihrer Einflußgrößen setzen insbesondere eine Typologie der zentrumsgebundenen oder zentrumsbezogenen Betriebe nach dominierenden Standorttypen und Art der Leistungserbringung (zur Bedeutung dieser Begriffe siehe A II 1. b und 2. a) voraus, die nur durch eine intensive Analyse der gegenwärtigen oder in der Vergangenheit zu beobachtenden Verteilung typischer Betriebsarten über das Stadtgebiet geliefert werden kann.

Das konkrete Standortverhalten kann gleichfalls vernünftigerweise nur spezifisch für die wichtigsten Betriebstypen ermittelt werden; zugleich müssen auch hier aufgrund der vorhergehenden Erhebungen und auf ihnen aufbauenden Analysen die

Standortbedingungen an den faktischen oder möglichen neuen Standorten weitgehend geklärt sein.

Die Ermittlung des Kontakt- und Kundenverkehrs stellt eine notwendige Ergänzung der anhand der Berufspendlerdaten für 1961 und 1968 ziemlich genau bekannten Berufswegematrix dar, da das Gesamtverkehrssystem (das bei vielen Verkehrszählungen nur durch einheitliche Parameter reproduziert wird) in seiner Entstehung und Erklärung als aus Berufsverkehr und sonstigen, in aller Regel betriebsbezogenen Verkehr zusammengesetzt gedacht werden muß.

Die intensiven Erhebungen werden in jedem Falle von Mitarbeitern des ISF durchzuführen sein. Bei den extensiven Erhebungen ist jeweils von Fall zu Fall zu prüfen, inwieweit und in welcher Form städtische Dienststellen im Interesse einer Verminderung der Erhebungskosten bzw. einer Erhöhung des Erhebungsertrages mitwirken sollten, zum Beispiel durch maschinelle Erstellung von Adressenlisten, durch Koppelung des Fragebogenrücklaufs mit Routinebegehungen der Betriebe durch städtische Dienstkräfte u. ä.. Die notwendigen Detailentscheidungen sind jeweils im Koordinierungsausschuß zu fällen, wobei die Vertreter der Stadt im Koordinierungsausschuß vor allem auch an der Prüfung der Möglichkeit zur Einschaltung städtischer Stellen und der Ermittlung der hierdurch entstehenden Kosten zu beteiligen sind.

2.2 Haushaltsbefragungen

Die vor allem nach 1.1 bis 1.4 analysierten amtlichen Erhebungen liefern ein klares Bild über:

- o die räumliche Verteilung der Wohnungen (sowie beim Vergleich verschiedener Erhebungen zum Teil auch ihre Entwicklung in neuerer Zeit);
- o die Berufswege nach Richtung, benutzter Verkehrsmittel u.ä.;

o eine Reihe von bei den beiden ersten genannten Größen sicherlich wichtigen sozio-professionellen Merkmalen.

Hieraus läßt sich bereits eine Reihe von Rückschlüssen über die Bestimmungsgründe des lang- und mittelfristig konstituierten Verhaltens (langfristig konstituiert: in aller Regel Wohnungs- und Arbeitsplatzwahl; mittelfristig konstituiert: Berufsverkehrsverhalten) ziehen.

Diese Resultate sind jedoch dringend in zweifacher Weise zu ergänzen:

- a) durch die Ermittlung des zentrumsrelevanten, nicht durch die Beziehung zwischen Arbeitsplatz und Wohnung determinierten Verhaltens;
- b) durch eine möglichst direkte Erfassung der diesen verschiedenen Verhaltensformen und Verhaltensaspekten zugrunde liegenden Situationen und Bedürfnissen, die durch die in den amtlichen Zählungen erfaßten sozio-professionellen Merkmale nur sehr unzureichend abgebildet werden.

Zugleich ist es notwendig, die möglichen Bestimmungsfaktoren der Entwicklung dieser Verhaltensformen und ihrer Einflußgrößen schärfer zu erfassen.

Dies kann nur durch die Befragung einer größeren Zahl von Einwohnern Münchens sowie ausgewählter Umlandgemeinden geschehen, wobei die Befragung im Haushalt in aller Regel sowohl aus technischen, wie methodischen und inhaltlichen Gründen vorzuziehen ist.

Wegen des Umfangs der zu ermittelnden Informationen werden die Einwohner- bzw. Haushaltsbefragungen in aller Regel in Form mündlicher Interviews zu geschehen haben, da bei schriftlichen Befragungen sowohl die Zahl der zu erfragenden Informationen wie die Differenziertheit von Fragestellung und abzufordernden Antworten zu beschränkt ist.

Um zu bestimmen, wie viele Befragungen notwendig sind, müssen folgende Faktoren berücksichtigt werden:

1. Da es sich um räumlich relevantes Verhalten handelt, muß die Befragungsbevölkerung so über Stadt und Umland Münchens gestreut sein, daß zunächst einmal alle wichtigen Standorttypen von Wohnungen (Standorttypen von Wohnungen hier insbesondere definiert durch Siedlungsform, Lage zum Stadtzentrum und Lage zu anderen Arbeitsgebieten) erfaßt werden, die miteinander vergleichbar sind.

Je nach der späteren analytischen Fragestellung wird man die gesamte Interviewerpopulation sicherlich in sechs bis acht, vielfach aber in mindestens 20 Standorttypen differenzieren müssen.

2. Um aus der Vielfalt der zu ermittelnden Informationen über das Verhalten und die möglichen Bestimmungsgründe des Verhaltens klare Schlußfolgerungen ableiten zu können, sind komplexe Korrelationsanalysen notwendig, bei denen sicherlich bis zu drei Merkmale miteinander kombiniert werden müssen. Damit die sich dann ergebenden kleinsten Gruppen noch einer statistischen Analyse zugänglich sind, dürfen sie in der Regel nicht weniger als 30 bis 40 Personen umfassen. Selbst wenn man davon ausgeht, daß es gelingt, durch Dichotomisierung eines Teils der Merkmale bei Mehrfachkombination die Zahl von kleinsten Zellen nicht wesentlich über 10 bis 12 steigen zu lassen, ergibt sich doch für die Standorttypen in der größten Differenzierung eine absolute Mindestpopulation von etwa 400; jede intensivere Analyse wird diesen Wert sofort noch weiter ansteigen lassen.

3. Fernerhin sind Informationsunschärfe und Informationsausfall zu berücksichtigen, die auch bei einer sehr gut angelegten Befragung durch Nichtbeantwortung oder durch Ausweichen der Befragten auf diffuse Restkategorien entstehen können, ergibt sich ein zusätzlicher Bedarf an Befragungen von etwa 30 %.

Aus den Überlegungen von 1. bis 3. errechnet sich folgende Mindestzahl von benötigten Interviews:

- o Minimal 10 kombinatorische Zellen mit mindestens je 40 Befragten = 400 Interviews je Standort;
- o minimal 6 bis 8 Standorttypen mit mindestens 400 Interviews = minimal 2400 bis 3200;
- o ein Drittel Sicherheitsreserve für Informationsausfall und Informationsunschärfe = 3000 bis 4000.

Hierbei wurde nicht berücksichtigt, daß möglicherweise für zusätzliche planerische Fragestellungen als Nebenleistungen noch weitere Informationen erbracht werden sollen.

Weiterhin wurde nicht berücksichtigt, daß im Interesse optimalen Erhebungsertrages sehr sorgfältige methodische Vorklä- rungen und Probeerhebungen notwendig sind, für die zusätzlich noch 100 bis 200 Interviews benötigt werden, die, allen Erfah- rungen nach, nur teilweise mit den Interviews der Haupterhe- bung zusammen ausgewertet werden können.

Es erscheint infolgedessen notwendig, bei den Planungen von insgesamt 4000 mündlichen Einwohner- bzw. Haushaltsinterviews auszugehen.

Es kann sich im Laufe der Untersuchung als möglich erweisen, die Zahl der mündlichen Interviews zu verringern (auf eine Größenordnung von 2500 bis 3000), wenn gleichzeitig auf dem Wege einer schriftlichen Befragung, mit genau kontrollier- barer Rücklauf- bzw. Ausfallquote, ein wesentlich größerer Personenkreis in die Erhebung einbezogen wird.

Die Entscheidung hierüber kann jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt gefällt werden. Sie ist kostenirrelevant, da man überschlägig davon ausgehen darf, daß die hierdurch eingespar- ten Kosten für ein mündliches Interview dazu ausreichen, eine

wesentlich größere Zahl von Personen schriftlich zu befragen. Eine Verringerung der mündlichen Interviews um 25 % müßte es möglich machen, den insgesamt befragten Personenkreis (mit allerdings reduzierten Satz an erhobenen Informationen) zu verdreifachen bis zu vervierfachen.

Es kann sich als sinnvoll erweisen, die gesamte Befragungsaktion in zwei Stufen mit leicht differierendem Informationsgehalt durchzuführen; es würde dann ein erheblicher Satz von Informationen für 4000 Befragte, sowie zusätzliche Informationen, die zu ihrer Analyse eine weniger differenzierte Gliederung der Befragungsbevölkerung voraussetzen, für jeweils kleinere bzw. größere Teile der Befragungsbevölkerung zur Verfügung stehen.

Wie bei den Betriebserhebungen kann der genaue Inhalt der Einwohner- bzw. Haushaltsbefragung sinnvollerweise erst am Ende des ersten Untersuchungsschrittes festgelegt werden.

Gegenwärtig läßt sich aus den theoretischen Überlegungen in Teil A und dem zu erwartenden Informationsertrag der Erhebungen nach 1. nur ableiten, daß folgende Felder vor allem abzudecken sind:

- a) Beziehungen zum Zentrum und Nutzung zentraler Funktionen;
- b) hieraus sowie aus dem beruflichen Verhalten resultierende Verkehrsbedürfnisse;
- c) tatsächliches Verkehrsverhalten (neben dem Berufsverkehr vor allem auch Freizeit-, Versorgungs- und sonstige orientierter Verkehr);
- d) Starrheit bzw. Flexibilität des langfristig konstituierten Verhaltens (insbesondere Wohnungs- und Arbeitsplatzwahl) und hieraus abgeleitete Beziehungen und Verhaltensformen.

Es ist möglich, daß sich im Laufe des ersten Untersuchungsabschnittes, sei es aufgrund der dann verfügbaren Informationen, sei es aufgrund theoretischer Überlegungen, die Notwendigkeit ergibt, noch weitere Felder in die Befragung einzubeziehen. Hierbei wird vor allem auch zu berücksichtigen sein, inwieweit andere, parallel durchgeführte Untersuchungen einen Teil des Informationsbedarfs in zureichender Weise decken können; dies gilt zum Beispiel im gesamten Bereich des Versorgungs- und Freizeitverhaltens, das sich ja nicht nur auf das Zentrum richtet.

2.3 Sondererhebungen (Monographien)

Die beiden schon heute in ihrer technischen Grundstruktur absehbaren Erhebungsschritte 2.1 und 2.2 werden wahrscheinlich nicht in der Lage sein, den gesamten Bedarf an zusätzlichen Informationen zu decken, der noch verbleibt, wenn alle durch die Untersuchungsschritte nach 1. erschließbaren Informationsquellen bis an die Grenze des vertretbaren Aufwandes ausgeschöpft sind.

Es ist deshalb sinnvoll, in der Untersuchungsplanung die Möglichkeit kleinerer monographischer Spezialerhebungen vorzusehen, mit denen bestimmte Detailfakten und -zusammenhänge aufgeklärt werden sollen. Soweit möglich ist hierbei, ähnlich wie bei den Untersuchungsschritten 1.6 bis 1.9, auf bereits registrierte Informationen bei verschiedenen Stellen zurückzugreifen.

Derartige - in aller Regel soziographische - Spezialerhebungen könnten zum Beispiel folgende Tatbestände zum Gegenstand haben:

- a) Frequentation kultureller Einrichtung in Abhängigkeit von ihrer Lage und ihren Programmen (Auswertung der Umsatzzahl von Kinos, Kartenverkauf der Theater und Museen u.ä.);

- b) raumunabhängige Kommunikationssysteme innerhalb der Stadt unter besonderer Berücksichtigung des Zentrums (insbesondere Auswertung von Unterlagen der Bundespost über den Brief- und Telefonverkehr innerhalb der Stadt unter besonderer Berücksichtigung der zentralen Vermittlungs- bzw. Zustellämter);
- c) mögliche Entwicklungstendenzen in der Leistungserbringung bestimmter zentraler Funktionen (Auswertung von Literatur und intensive Diskussionen mit Münchner oder auswärtigen Sachverständigen);
- d) mögliche längerfristige Entwicklungen auf dem Gebiet bestimmter für die Erbringung zentraler Leistungen oder das Verkehrssystem wichtiger Technologien (Methode wie c);
- e) Auswirkung großräumiger Entwicklungen, wie Verstärkung der übernationalen Wirtschaftsbeziehungen oder der nationalen Unternehmenskonzentration auf Standortfakten und Standortbedürfnisse bestimmter zentrumsorientierter Betriebe (Methoden wie c) und d)).

Es ist von Fall zu Fall zu prüfen, inwieweit derartige Spezialerhebungen, die nur dann sinnvoll sind, wenn sie ohne großen Erhebungsaufwand durchgeführt werden können, notwendig sind; sofern dies der Fall ist, ob sie noch in den Rahmen des City-Untersuchungsprogrammes gehören; oder den für die Entwicklungsplanung der Stadt notwendigen Untersuchungsprogrammen zugeordnet werden sollen.

Bei der Untersuchungsplanung sind lediglich etwa vier solche Spezialerhebungen einzusetzen, deren genauer Inhalt jeweils im Koordinierungsausschuß festgesetzt wird und die vor allem auch dazu benutzt werden können, eventuell durch Verzögerung der Datenbeschaffung auftretende Lücken in der Auslastung der personellen Kapazität zu überbrücken.

Außerdem ist von Fall zu Fall zu prüfen, ob nicht solche

Spezialerhebungen über befreundete Lehrstühle (Städtebau, Geographie, Soziologie bzw. Wirtschaftswissenschaften) als wissenschaftliche Arbeiten vergeben werden, die nur vom ISF bzw. der Stadt finanziell unterstützt, aber nicht voll finanziert werden.

3. Ergänzende Schritte

Bei den ergänzenden Schritten handelt es sich, wie schon gesagt, um kleinere Arbeiten mit verschiedenartigen Aufgabenstellungen, die in gewisser Weise neben der Abwicklung des eigentlichen Untersuchungsprogrammes laufen werden.

a) Gutachten

Da der Anstoß zur Erstellung von Spezialgutachten von den städtischen Planungsdienststellen auszugehen hat, ist es nicht möglich, a priori genaue Angaben über ihren Inhalt und ihren Umfang zu machen.

Wie weiter oben schon gesagt, können sich zwei Typen von Gutachten als notwendig erweisen, nämlich Forschungsgutachten und Planungsgutachten.

Forschungsgutachten

Ihre Aufgabe wird darin bestehen, über die laufenden Arbeiten des Koordinierungsausschusses hinaus die eventuell notwendige Verbindung zwischen dem City-Untersuchungsprogramm und anderen Forschungsprogrammen herzustellen, die von der Stadt im Zusammenhang mit der Entwicklungsplanung in Auftrag gegeben oder selbst durchgeführt werden.

Planungsgutachten

Wie an anderer Stelle schon gezeigt, wird es nicht möglich

sein, vor Abschluß des gesamten Untersuchungsprogramms positive Planungsempfehlungen und Grundlagen für Planungsentscheidungen und Dispositionen zu geben.

Es ist jedoch ebenso möglich wie sinnvoll, während der Untersuchungen und auf dem dann jeweils erreichten Stand von Information und Klärung zu bestimmten Planungskonzepten der Stadt negative Empfehlungen zu formulieren, das heißt auf die Frage zu antworten, ob und inwieweit diese Planungen möglicherweise Entwicklungen und Zusammenhänge übersehen, die durch die Untersuchung geklärt werden können, das heißt unter Umständen in Widerspruch zu den Planungen stehen, die nach Abschluß des Untersuchungsprogramms auf seiner Basis erarbeitet werden sollten.

Einzelheiten des jeweiligen Gutachtenauftrages sind im Koordinierungsausschuß zu besprechen.

b) Erfahrungsaustausch

Arbeitskontakte mit auswärtigen Forschungs- und Planungsgruppen, mit denen ein systematischer Erfahrungsaustausch sinnvoll erscheint, können in zweierlei Weise geschehen:

- o durch Studienreisen einzelner Mitarbeiter des ISF (an denen eventuell auch mit gleichartigen Aufgaben befaßte Mitarbeiter der Stadt teilnehmen sollten);
- o Kolloquien und Arbeitsseminare in München, zu denen Leiter und verantwortliche Mitarbeiter auswärtiger Planungs- und Forschungsgruppen eingeladen werden.

In welchem Umfang von diesen zwei Möglichkeiten Gebrauch zu machen ist und welche Kontakte besser auf die eine oder andere Weise gepflegt werden, läßt sich jetzt noch nicht feststellen. Hierzu ist insbesondere notwendig, daß anknüpfend an bestehende Beziehungen die Informationen über eventuell

interessante Forschungen und Planungen in anderen europäischen oder ggf. überseeischen Großstädten auf den neuesten Stand gebracht werden. Vonseiten des ISF bestehen insbesondere gute Kontakte zu der für Fragen der Stadt- und Regionalplanung zuständigen Abteilung im französischen Plankommissariat und über sie zu einzelnen Planungs- und Forschungsstellen in Frankreich; weitere Kontakte bestehen über befreundete Wissenschaftler und Institute, mit denen das ISF schon bisher auf anderen Gebieten zusammengearbeitet hat. Auch die Stadtverwaltung verfügt über eine Reihe von Kontakten, die aktiviert werden können.

Es versteht sich von selbst, daß für die Maßnahmen des Erfahrungsaustausches finanzielle Mittel aus dem Untersuchungsprogramm nur insoweit in Anspruch genommen werden, als dies zwingend notwendig ist und nicht eine Beteiligung von dritter Stelle bewirkt werden kann.

III. Grundsatzprogramm: Aufgaben und Arbeitsweise

Während die einzelnen Schritte des Datenbeschaffungsprogramms durch die zu erschließenden Informationsquellen und die Art des jeweils zu deckenden Informationsbedarfs zumindest in großen Zügen a priori festgelegt sind, läßt sich das Grundsatzprogramm zum gegenwärtigen Zeitpunkt inhaltlich sehr viel weniger präzise beschreiben. Die im Rahmen des Grundsatzprogramms zu leistende Arbeit stellt im wesentlichen einen permanenten Prozeß der theoretischen Reflexion, der Bildung, Testung, Verifizierung oder Verwerfung von Arbeitshypothesen anhand des sukzessive anfallenden empirischen Materials und des Entwerfens von Schritt für Schritt kohärenteren Funktions-, Erklärungs- und dann Projektionsmodellen dar.

Diesen Prozeß schon jetzt in einzelne Schritte aufzugliedern, die vielleicht sogar in ihrer zeitlichen Reihenfolge

und Verknüpfung mit den einzelnen Schritten des Datenbeschaffungsprogramms bestimmt werden, würde de facto eine Antizipation der Ergebnisse bedeuten, die ja in vieler Hinsicht mit dem zu ihnen führenden wissenschaftlichen Weg identisch sind.

Im folgenden kann es also lediglich darum gehen, die Funktion der theoretischen Klärung und Modellbildung im gesamten Untersuchungsprogramm sowie die hierfür maßgeblichen Prinzipien und die projektierte Arbeitsweise zu skizzieren.

1. Die Rolle der Grundlagenklärung im Untersuchungsprogramm

Das zentrale Ergebnis der kritischen Überprüfung des gegenwärtig geltenden städtebaulichen Zentrumskonzepts und seiner Anwendung in der Münchner Stadtplanung bestand in der Erkenntnis, daß die moderne Stadtplanung nicht in der Lage ist, eindeutige spezifische und differenzierte Normen über die optimale Lokalisierung zentraler Leistungen in bezug auf Baustruktur, räumliche Verteilung von Arbeitsstätten, Bevölkerung, Verkehrssystem usw. aufzustellen.

Das eigentliche Ziel besteht also darin, die Basis für die Entwicklung derartiger städtebaulicher Normen und die Prüfung ihrer Durchsetzbarkeit zu liefern, ohne daß es wohl möglich sein wird, die von diesem Ziel bezeichnete Absicht mehr als nur annäherungsweise zu erreichen.

Im gängigen Sprachgebrauch fiel diese Absicht in das Gebiet der angewandten Forschung, die prinzipiell gesicherte theoretische Konzepte und Modelle lediglich mit empirischen Daten zu füllen und auf konkrete soziale Situationen umzulegen hat.

Nun zeigte sich freilich in Teil B, daß die Diffusität des städtebaulichen Zentrumskonzepts ihr Gegenstück im Fehlen einer wirklich planungsrelevanten Theorie der modernen

Großstadt und der Stellung zentraler Leistungen in ihr findet.

Damit also in der Frage der Planung von Stadtzentren angewandte Forschung überhaupt möglich wird (die einer Planung dringend bedarf), ist zumindest logisch ein "Vor"-Schritt der theoretischen Grundlagenklärung unumgänglich.

Zwei Gründe sprechen vor allem dafür, auf die an sich naheliegende zeitliche Abfolge von Grundlagenforschung und angewandter Forschung zu verzichten:

- o Einmal haben beide Forschungsansätze, wenn sie sich auf ein identisches Objekt richten, einen weithin gemeinsamen hohen Informationsbedarf, den uno actu zu decken forschungsökonomisch höchst sinnvoll ist, wenn und insoweit die zur Deckung des Informationsbedarfs benötigten Schritte genügend flexibel sind, um sich dem jeder Grundlagenforschung immanenten Lernprozeß anpassen zu können;
- o zum anderen lehrt die Erfahrung, daß im Bereich der Sozialwissenschaften Grundlagenforschung, die gänzlich von der Praxis und ihren drängenden Problemen abgelöst ist, leicht in bloße akademische Spekulation ausartet; auch insofern ist also Parallelität von Grundlagenforschung und angewandter Forschung solange sinnvoll, solange sichergestellt ist, daß die Forschung nicht insgesamt völlig von dem Zwang, kurzfristig irgendwelche Antworten auf praktische Fragen zu geben, absorbiert wird.

Aus diesen beiden Überlegungen resultiert die Entscheidung, in dem hiermit vorgelegten Untersuchungsprogramm Absichten miteinander zu kombinieren und simultan zu verfolgen, die entweder dem Bereich der Grundlagenforschung oder der angewandten Forschung zugehören.

Diese Entscheidung bot sich umso mehr an, als die Alternativen bei näherer Betrachtung nicht gangbar waren:

Reine Grundlagenforschung, die dann irgendwann einmal in angewandte Forschung umgesetzt werden kann, erscheint bei der gegenwärtigen Lage in der Bundesrepublik bei der außerordentlichen Dringlichkeit der städtebaulichen Probleme und bei den höchst beschränkten, für Stadtforschung überhaupt mobilisierbaren personellen und finanziellen Forschungskapazitäten sehr wenig angebracht. Bei dieser Alternative bestünde ein zu krasses Mißverhältnis zwischen dem eingeschlagenen Weg auf der einen Seite und dem, was möglich und notwendig ist, auf der anderen Seite.

Soweit zur einen Alternative. Die Ablehnung des anderen Weges, nämlich auf Grundlagenforschung zu verzichten und sich pragmatisch an den empirischen Forschungsergebnissen sozusagen weiter zu tasten, erfordert eine etwas ausführlichere Begründung, vor allem deshalb, weil dieses Vorgehen bisher im Bereich der Stadtforschung eindeutig überwog, und zwar umso mehr, je mehr man von der Forschung praktische brauchbare Ergebnisse erwartet.

In Wirklichkeit zeigen die vielen angeblich unmittelbar planungsbezogenen angewandten Forschungsvorhaben, die in der Nachkriegszeit nicht nur in Deutschland, sondern in den meisten großen Industrienationen unternommen wurden, mit bestürzender Deutlichkeit, wie wenig praktische Brauchbarkeit sozialwissenschaftliche Untersuchungen über zentrale Phänomene moderner Großstädte beanspruchen können, die ohne ein solides theoretisches Fundament unternommen werden.

Stadtplanung ist ja (sie unterscheidet sich hierdurch recht gründlich von anderen Formen der Planung, wie etwa der Unternehmensplanung, deren Techniken man in neuester Zeit gerne auf die Stadtplanung übertragen möchte) eine

Summe von Interventionen in einer Vielzahl von Entwicklungsprozessen, und zwar Interventionen mit sehr variabler, aber durchschnittlich hoher Fristigkeit. Dies bedeutet, daß, wie schon in Teil A an einzelnen Konzepten der gegenwärtig geltenden Münchner Stadtentwicklungsplanung darzulegen versucht wurde, die Richtigkeit einer Planung nur anhand der zukünftigen Adäquatheit des durch Planung zu schaffenden Zustandes in einem zukünftigen Funktionszusammenhang beurteilt werden kann, welche letzterer seinerseits wiederum durch eine Fülle von Reaktionen einzelner Entwicklungsprozesse auf die sukzessive Realisierung des Planungszieles beeinflußt wird.

Dies bedeutet, daß sozialwissenschaftliche Forschungsergebnisse, soweit sie sich nicht in bloßer Bestandsaufnahme erschöpfen, die zwar für die Planung wichtig ist, dieser aber keine Grundlagen für irgendwelche anzustrebenden Normen liefern kann, erst dann und in dem Maße wirklich planungsrelevant, d. h. eben anwendbar werden^{en}, in dem sie in der Lage sind, diese zukünftigen Funktionszusammenhänge und die in sie einmündenden Entwicklungstendenzen soweit transparent zu machen, daß der Planer (und der Politiker) sich selbst konkrete Ziele setzen und die zur Erreichung dieser Ziele notwendigen Schritte bestimmen kann.

Angewandte, und das heißt anwendbare, sozialwissenschaftliche Großstadtforschung muß also über ein prognostisches Instrumentarium verfügen, das ihr nur von einer adäquaten Theorie in Form langfristiger Entwicklungsmodelle geliefert werden kann.

Aufgabe des Grundsatzprogramms im Rahmen des hiermit vorgelegten Untersuchungsprogramms ist es also:

- o Anhand der empirischen, für einen konkreten Planungsfall relevanten Informationen Funktions- und Entwicklungsmodelle zentraler Leistungen in modernen Großstädten zu entwerfen, die dann ihrerseits im Ablauf der Untersuchung die Einzelheiten des Informationsbedarfs bestimmbar machen und ihre theoretische Relevanz zu erweisen haben, indem sie der Münchner Stadtplanung praktikable "angewandte" Forschungsergebnisse zu liefern vermögen.

Es kann nicht geleugnet werden, daß dieser Anspruch ambitioniert ist, ambitioniert vor allem deshalb, weil schon beim gegenwärtigen, noch durchaus provisorischen Stand der theoretischen Klärung, der vor allem in Teil C angedeutet werden sollte, die notwendigen Modelle ein Maß an Komplexität besitzen, das weit über vergleichbare Modelle etwas aus dem Bereich der ökonomischen Wachstumstheorie hinausreicht.

Die zentrale Unbekannte ist infolgedessen der realisierbare Elaborationsgrad dieser Modelle, der wiederum über das Maß entscheidet, in dem es möglich sein wird, Modellrechnungen durchzuführen, die etwa der modernen Ökonometrie oder mathematischen Unternehmensforschung entlehnt sind.

2. Das Prinzip der iterativen Theorie- und Modellbildung

Ausgangspunkt der theoretischen Arbeit sind zunächst die in Teil C skizzierten "Vorüberlegungen zu einem Modell", welche die wesentlichen Dimensionen bezeichnen, auf die auch das Datenbeschaffungsprogramm zentriert ist.

Die theoretische Arbeit wird, soweit heute absehbar, in einer Aufeinanderfolge von Schritten der Bildung und kritischen Überprüfung von Funktions- und Entwicklungs-Modellen für die wichtigsten im Untersuchungsobjekt involvierten Systemzusammenhänge zu bestehen haben.

Ein erster derartiger Schritt hat zu versuchen, die in Teil C fixierten Vorüberlegungen zu ersten einigermaßen kohärenten Teilmodellen zu verarbeiten, die jeweils Teilsysteme innerhalb eines nur roh fixierten Gesamtsystems Großstadt abbilden; ob es schon hierbei möglich sein wird, die (statische) Funktionsperspektive und die (dynamische) Entwicklungsperspektive miteinander zu kombinieren, ist jetzt noch nicht absehbar.

Diese ersten Teilmodelle, die wohl nur zum kleineren Teil bereits so kohärent sind, daß sie in Einzelheiten auf ihre logische Stimmigkeit geprüft werden können, sind dann zunächst mit den empirischen Daten zu füllen, die bei den ersten Schritten des Datenbeschaffungsprogramms anfallen (deren Auswertungsprogramme bereits auf diese Teilmodelle zu beziehen sind). Soweit sich schon hierbei Inkongruenzen innerhalb der konzipierten Modelle zeigen, sind diese zu revidieren. Der wichtigste Ertrag dieser Arbeit wird jedoch darin bestehen, "schwarze Kästen", ungeklärte Zusammenhänge, zu bezeichnen, auf deren Aufhellung dann die nächsten folgenden Schritte des Datenbeschaffungsprogramms gerichtet sein müssen.

Dieses Wechselspiel zwischen Theorie und Modellbildung einerseits, empirischer Füllung und Überprüfung der Modelle andererseits soll im Laufe des gesamten Untersuchungsprozesses mehrmals wiederholt werden, wobei möglicherweise der Datensatz ein und desgleichen Erhebungsschrittes zweimal nacheinander Verwendung finden kann.

Bei jedem Prozeß der Bildung sozialwissenschaftlicher Modelle sind zwei Optionen möglich:

- o Entweder die Erarbeitung möglichst formalisierter Modelle, deren einzelne Dimensionen mit quantifizierten Parametern zu besetzen sind und deren innere Struktur in mathematischen Gleichungen ausgedrückt werden kann;

derartige Modelle sind eine unerlässliche Voraussetzung für quantifizierte Prognosen und/oder Optimierungsrechnungen im strengen Sinn;

- o oder das Bestreben, möglichst viele Dimensionen so gut wie möglich miteinander zu verknüpfen, selbst wenn diese Dimensionen nicht quantitativ beschreibbar und/oder die inneren Modellzusammenhänge nicht durch Formen abbildbar sind; diese Option läuft darauf hinaus, die innere Stringenz der Modelle dem Bestreben zu opfern, möglichst wenig möglicherweise relevante Einflußgrößen in die Randbedingungen abzudrängen.

Das Prinzip der iterativen Modellbildung macht es prinzipiell möglich, einer harten Entscheidung zwischen diesen beiden Optionen auszuweichen; die der Lage der Sache nach eindeutig zugunsten der zweiten Option ausfallen müßte.

Global wird die Untersuchungsabsicht vielleicht am besten bezeichnet, wenn man sagt, daß es darauf ankommt, auf dem Hintergrund eines möglichst komplexen, möglichst umfassenden und möglichst viele Dimensionen abdeckenden, aber sicher nicht formalisierten und quantifizierten Modells einzelne besonders wichtige Entwicklungstendenzen oder Funktionszusammenhänge zu isolieren, um sie dann mit Hilfe quantitativer Methoden prognostizieren bzw. im strengen Sinn optimieren zu können.

Die zentrale Schwierigkeit hierbei wird nicht so sehr in der adäquaten Abbildung der spezifischen unmittelbar mit den zentralen Leistungen und ihren Standorten verbundenen Zusammenhänge und Entwicklungen sein, sondern die richtige und ausreichend detaillierte Erfassung der Beziehungen zwischen den wichtigsten Dimensionen eines funktionalen Zentrumskonzepts und der Gesamtstadt sowie den die zukünftige Entwicklung dieses Gesamtsystems bestimmenden

Einflußgrößen und ihren jeweils spezifischen Wirkungen - wobei dieses Gesamtsystem selbst ja wiederum Teil einer sich in rascher Veränderung befindlichen Gesellschaft ist.

Inwieweit bei diesem anvisierten Vorgehen die neuesten Entwicklungen der Systemtheorie, die sehr genau zu registrieren sein werden, Hilfestellung leisten können, kann bei der gegenwärtig noch unvollständigen Literaturkenntnis nicht endgültig gesagt werden.

Es versteht sich von selbst, sei aber an dieser Stelle noch einmal besonders hervorgehoben, daß das intendierte, möglichst differenzierte Prozeßmodell der Inter- und Intrasystembeziehungen, der systeminternen und -externen Steuerungs- und Regelungsmechanismen und der ^{eine} Einflußnahme auf das System erlaubenden Instrumentgrößen auf einem Abstraktionsniveau formuliert werden muß, das seine Gültigkeit weit über das spezielle Planungsproblem der Münchner Innenstadt hinaus ermöglicht; zumindest insoweit es möglich sein wird, die hierbei auftretenden theoretischen Probleme der "validity" (wie auch formalen Probleme der "reliability") einigermaßen befriedigend zu lösen, wird die ja in jedem Fall notwendige Operationalisierung wichtiger Teile dieses Modells sogar ziemlich unmittelbare Übertragbarkeit auf dann im eigentlichen Sinn angewandte Untersuchungen in anderen Städten erlauben.

Ein weiteres Problem in diesem Zusammenhang ergibt sich aus der Notwendigkeit, das aktuell vorhandene Gebilde "Stadt" von gesamtgesellschaftlichen Strukturen (wie Produktionsverhältnisse, Differenzierungs- und Institutionalisierungstendenzen, spezifische Normen und Wertvorstellungen) her zu interpretieren und somit die historische Relativität des Gebildes "Stadt" aufzuzeigen. Erst von diesem Ansatzpunkt aus wird es möglich sein, die im Teil C kurz angedeutete Optimierung bestimmter Strukturen und Beziehungen innerhalb des Gebildes "Stadt" genau zu fassen und zu realisieren. Mit dieser Konzeption gerät die Untersuchung sehr bald in ein Gebiet, das

im Augenblick die äußerste Grenze dessen darstellt, was die Sozialwissenschaften zu leisten vermögen. Voraussetzung für einen Erfolg ist hier vor allen Dingen die intensive Auswertung der vorhandenen Literatur, wobei einmal an die Literatur gedacht ist, die sich inhaltlich mit Problemen der Stadt und Großstadt befaßt, soweit sie nicht bereits herangezogen wurde (siehe Teil B), und zum anderen an die umfangreiche Literatur zur Theoretischen Analyse der Strukturen und Prozesse in sozialen Systemen, wobei vor allem an amerikanische Systemtheoretiker, wie Buckley, Parsons, Parsons und Smelser gedacht ist, aber auch weiterführende, mehr kybernetisch orientierte Ansätze einbezogen werden müßten.

In diesem Zusammenhang ist auch an Kontakte und Reisen zu Zentren der theoretischen und empirischen Forschung, insbesondere in den USA, gedacht.

3. Zur Arbeitsweise

Die in Teil C skizzierten "Vorüberlegungen zu einem Modell" bezeichnen bereits den unverkennbaren multidisziplinären Charakter der geplanten Untersuchung. Das bereits diskutierte Problem der Verbindung von Empirie und Theorie, von Grundlagenforschung und prexis- (d. h. planungs-) orientierter Forschung wird kompliziert durch das Problem der Zusammenarbeit verschiedener sozialwissenschaftlicher Disziplinen, für dessen Lösung bisher noch kaum wirklich befriedigende Modelle existieren.

Die bisherigen Erfahrungen, die das ISF bei anderen Studien sammeln konnte, sprechen dafür, diese Zusammenarbeitsprobleme durch die Schaffung einer möglichst integrierten geschlossenen Arbeitsgruppe zu lösen, die gleichzeitig für den theoretischen, wie für den empirischen Teil der Untersuchung verantwortlich ist, in der die wichtigsten einschlägigen Fachrichtungen vertreten sind (und zwar in der Regel in Kombination mit einer zweiten Fachrichtung) und die

Gelegenheit hat, im Zuge der Untersuchung einen möglichst gleichen Grad theoretischen Wissens und praktischen Engagements in der Empirie zu erreichen.

Diese geplante Teamarbeit hat allerdings einige Nachteile, vor allem den einer gewissen Anlaufzeit; zwar existiert bereits jetzt eine Zweiergruppe, um die sich das zukünftige Team kristallisieren wird, doch sind gewisse Nachholzeiträume unvermeidlich, bis die anderen Teammitglieder den notwendigen Gleichstand erreicht haben.

Nach den gegenwärtigen Planungen und personellen Disponibilitäten wird dieses Team, mit dem der Institutsleiter selbst eng und ständig zusammenarbeiten wird, mindestens für die gesamte Studiendauer aus vier voll an der Studie beteiligten wissenschaftlichen Mitarbeitern bestehen, die mit einer Ausnahme bereits seit längerer Zeit im ISF tätig sind.

Im einzelnen handelt es sich dabei um:

- o einen Diplom-Ingenieur (Architekt und Stadtplaner) mit praktischer Planungs- und Forschungserfahrung und sozialwissenschaftlicher Ausbildung;
- o einen Soziologen mit wirtschaftswissenschaftlicher Ausbildung und längeren Erfahrungen auf dem Gebiet der Stadtforschung;
- o einen Soziologen mit praktischer Erfahrung auf dem Gebiet der Datenerhebung und -verarbeitung;
- o einen Soziologen mit guten wirtschaftswissenschaftlichen Kenntnissen.

Ein Verkehrsingenieur mit wirtschaftswissenschaftlicher Ausbildung - gegenwärtig freier Mitarbeiter des Instituts - wird in einem noch zu bestimmenden Umfang an der Studie teilnehmen.

Im ersten Laufjahr der Untersuchung wird zu entscheiden sein, ob und inwieweit dieses Team noch zu erweitern ist.

Diese Kerngruppe kann von Fall zu Fall durch Mitarbeiter ergänzt werden, die als Berater bzw. zur Bearbeitung von Spezialproblemen hinzugezogen werden und entweder aus dem Mitarbeiterstab des ISF zeitweise freigestellt oder von außen hinzugezogen werden.

Aus dem Mitarbeiterstab des ISF selbst sind folgende Erweiterungen der Kerngruppe möglich:

- o Für die Durchführung von Betriebserhebungen ein oder zwei Industrie-Soziologen sowie ein Fachmann für Fragen der Verwaltungsmodernisierung (mit einer kombinierten juristisch-soziologischen Ausbildung);
- o für die Vorbereitung und teilweise auch Analyse der Haushaltsbefragungen ein besonders qualifizierter, erfahrener Befragungsfachmann.

Von außen könnten ferner bei Spezialproblemen Wissenschaftler der jeweiligen Fachrichtung herangezogen werden. Dabei ist insbesondere gedacht an:

- o einen Spezialisten für Datenverarbeitung, der die Ausarbeitung komplexer Auswertungsprogramme übernehmen kann;
- o einen Statistiker, der mit der Lösung von Spezialproblemen der statistischen Analyse betraut werden kann.

Unabhängig hiervon werden in der Untersuchungsgruppe während der gesamten Laufzeit des Projekts eine wechselnde Zahl von studentischen Hilfskräften beschäftigt sein, von denen voraussichtlich zwei während eines größeren Teils der Untersuchung ständig halbtags mitarbeiten werden.

Die skizzierte fachlich-personelle Zusammensetzung der Untersuchungsgruppe soll die unbedingt notwendige Kontinuität und die ständige enge Verbindung von Theorie und Empirie sichern, optimale Bedingungen für die Integration verschiedener einzelwissenschaftlicher Betrachtungsweisen und Ansätze liefern und größtmögliche Flexibilität des Personaleinsatzes entsprechend dem quantitativ und qualitativ wechselnden Bedarf in den einzelnen Untersuchungsabschnitten garantieren.

4. Anspruchsniveau und Intentionen

Diese Konzeptionen geben bereits eine ungefähre Vorstellung von dem Finanzbedarf, der in der gegenwärtigen sozialwissenschaftlichen Forschung für eine einzelne Studie, zumindest in der Bundesrepublik im Gegensatz etwa zu Amerika, kaum üblich ist.

Aus der relativ geringen Zahl größerer Forschungsvorhaben auf dem sozialwissenschaftlichen Sektor erklärt sich unter anderem auch die "Provinzialität" deutscher Forschung auf diesem Gebiet und speziell auf dem Gebiet der Großstadt, die besonders im Teil B deutlich wurde, wo ja der überwiegende Teil der verwendeten Literatur amerikanischen Ursprungs war.

Eine der Funktionen der "München-Untersuchung" wird es darum auch sein, die Rezeption der neueren Literatur auf dem Gebiet der Großstadtforschung in der Bundesrepublik zu beschleunigen und sinnvolle weitere Forschungen zu ermöglichen. Es ist darüber hinaus geplant, neben der Entwicklung des Modells und seiner Validierung in einer Reihe kleinerer Veröffentlichungen in wissenschaftlichen Zeitschriften oder Reihen zu wissenschaftstheoretischen, forschungstechnischen, allgemeintheoretischen oder problembezogenen Fragen Stellung zu nehmen, und so die Diskussionen wieder aufzunehmen, die auf dem Gebiet der Großstadtforschung gegen Ende der 50er Jahre in der Bundesrepublik praktisch aufgehört haben.